



## Byrådssak /18

## Saksframstilling

Vår referanse: 2018/44867-2

### Miljøløftet - Handlingsprogram 2019-2022

#### Hva saken gjelder:

Miljøløftet er sammensatt av bompengepakken for Bergen og byvekstavtalen. I byvekstavtalen som ble formelt signert av alle parter 1. september 2017, forplikter partene seg på nullvekstmålet og en stram arealpolitikk. Bompengepakken for Bergen ble vedtatt av Stortinget 21. desember 2017.

Miljøløftets første handlingsprogram gjaldt 2018-2021. Nå er forslag til handlingsprogram for perioden 2019-2022 utarbeidet i samarbeid mellom partene og revidert og videreutviklet i sekretariatets regi. Styringsgruppen i Miljøløftet stiller seg bak handlingsprogrammet slik det foreligger.

Det statlige bidraget i handlingsprogramperioden styres av byvekstavtalen og fastsettes årlig i Statsbudsjettet. Gjeldende byvekstavtale er passert på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Avtalen reforhandles i 2018 på grunnlag av rammene i NTP 2018-2029.

#### Nærmere om forslag til handlingsprogram

Finansieringskildene og bidragene er:

Kilder	Bidrag
Statlige bidrag	1,5 mrd 2017 kr i avtaleperioden
Statlig tilskudd til bybanebyggingen	Inntil 3329 mill. 2018 kr
Belønningsordningen	200 mill. kr / år til og med 2023
Fylkesvegmidler	265 mill. 2019 kr/år
Ny bompengoordning	Ca 900 mill i årlig nettoinntekt

Disse hovedsatsingene er lagt til grunn:

- Utbygging av Bybanens byggetrinn 4 fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen og planlegging av Bybanens byggetrinn 5 fra Bergen sentrum til Åsane har høy prioritet.
- Både planer og byggeprosjekter som er påbegynt i Bergensprogrammet skal fullføres
- Planporteføljen skal revideres
- Poster som planlegging, trafiksikkerhet og sykkelbyavtalen videreføres
- Begrenset oppstart av nye prosjekter i 2019 for å sikre handlingsrom for å prioritere nye prosjekter ved neste rullering av handlingsprogrammet.
- Gjennomføre utrednings- og analysearbeid som grunnlag for neste rullering.

Nye statlige prosjekt i handlingsprogrammet

- Sykkelstamveg
  - o Fra 2019: Christies gate – Bradbenken

- Fra 2020: Bradbenken – Sandvikstorget
- Fra 2021: Nesttun- Fjøsanger og Fabrikkgaten - Solheimsgaten
- Fra 2022: Skeie – Rådal
- Fra 2023: Sammenkobling Fjøsangerkrysset
- Kollektivprosjekt
  - 2019: Gamle Bergen, forlenge avkjøringsrampe for buss
  - 2020: Holdeplasser Indre Arna – Vågsbotn og fremkommelighet Hopskrysset
  - 2021: NHH, forlenge avkjøringsrampe for buss

Nye fylkeskommunale prosjekt i handlingsprogrammet

- Fv 270 Haugeveien – Nordnes, gang og sykkel
- Fremkommelighetstiltak sykkel
- Mindre kollektivtiltak
- Gang og sykkelveg langs Bybanen, byggetrinn 4

Kartet under viser pågående og foreslåtte nye prosjekter i handlingsprogramperioden.



Figur 1. Prosjekter i handlingsprogrammet

Det vises til vedlagte handlingsprogram for nærmere informasjon om de enkelte prosjektene.

Det er lagt opp til finansiering av fortettingsprosjektet på Paradis i handlingsprogrammet. Denne typen prosjekter er et viktig grep for å realisere målet om høy arealutnyttelse og fortetting i kollektivknutepunkt. Prosjektet finansieres med 50 % offentlige midler og 50 % private midler og viser hvordan private og offentlige i samarbeid kan klare å gjennomføre krevende prosesser på en god måte. Kostnad: Tiltaket har en samlet kostnad på 134 mill. Det settes av 5 mill. kroner i 2019 og 20 mill. i 2020 i offentlige midler. I tillegg kommer eksterne midler.

Det er satt av 5 mill kr til gangveier til kollektivtraseene i 2019. Dette er en videreføring av prosjektet som har pågått over flere år med å etablere snarveier til bybanestopp, og som nå vil bli videreført til viktige busstraseer. I første rekke er det planer om å realisere tiltak på Laksevåg, i tilknytning til den planlagte trolleybussutvidelsen.

De statlige programområdemidlene går i hovedsak til sykkelstamveg. Det innebærer en høystandard, separat og sammenhengende sykkelveg som er tilrettelagt for raske, direkte og trafiksikker sykling i 30-40 km/t.

Belønningsmidlene er på 200 mill. kr og anbefales i sin helhet disponert til drift av kollektivtrafikken.

Det er satt av 12 mill kr per år til vedlikeholdstiltak av investeringskarakter for Bybanen og trolleybussen i 2019 og 2020.

Det er satt av 117 mill kr i perioden til vedlikehold av investeringskarakter på fylkesveg. Dette skyldes stort forfall på fylkesvegnettet. Typiske tiltak er oppgradering av myrer, vegdekket, rekkverk og fortau. Mange broer har også store vedlikeholdsbehov.

I handlingsprogrammet er også plan- og utredningsoppgaver prioritert. Av større planprosjekter er følgende høyt prioritert:

- Reguleringsplan for Bybanen byggetrinn 5 fra sentrum til Åsane
- Rullering av sykkelstrategi for Bergen
- Trafikkplan for kollektivtrafikken – handlingsplan for fysiske tiltak
- Utredning av kollektivfelt langs innfartsårene E39/Rv 555

Det ligger i byvekstavtalen at prosjekt skal porteføljestyres etter følgende kriterier

- Målstyring; nullvekstmålet, arealbruk / byutvikling, trafiksikkerhet fremkommelighet, klima og miljø
- Disponible midler
- Samfunnsøkonomi
- Planstatus
- Plan – og gjennomføringskapasitet

### **Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:**

Byrådet er svært tilfreds med at handlingsprogrammet sikrer finansiering til Bybanen fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen. Videre blir tilbudet til gående og syklende oppgradert parallelt med banen hele vegen. I dette inngår også tunnel for gående og syklende gjennom Løvstakken. Dette vil gi helt nye koblingsmulighetene for en rekke reisende i Bergen og styrke konkurransekraften for de miljøvennlige transportformene på bilens bekostning.

Byrådet er opptatt av at resultatene i Miljøløftet skal vises i hele byen. Det er størst ressursbruk der det bygges bybane ettersom det er rasjonelt og ofte nødvendig å bygge annen offentlig infrastruktur samtidig. Likevel viser kartet over at det er aktivitet i alle bydeler.

Byrådet er også svært tilfreds med at Miljøløftets handlingsprogram viderefører satsingen på utvikling av senterområdene, som har vært et satsingsområde i de siste årene av Bergensprogrammet. I denne omgang handler det om å realisere fortettingsprosjektet og utviklingen av senterområdet på Paradis.

Byrådet peker på at denne konsentrerte byutviklingen gir en tettere by og mindre transportbehov og svarer godt til målet om høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Fortetting langs bybanen i samsvar med kommuneplanens arealdel, samt videre utbygging av Bybanen, er et viktig bidrag til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Når private utbyggere er klare i andre senterområder, er det av avgjørende betydning at de nødvendige offentlige ressursene kan bevilges parallelt.

Byrådet er videre opptatt av å styrke driften av kollektivtrafikken i Bergen. Det er viktig å samarbeide tett med Hordaland fylkeskommune for å få økt overføringene til kollektivtrafikken i byen primært over rammetilskuddet fra staten eller sekundært over belønningsmidlene. Dette er viktige tema i reforhandlingen av byvekstavtalen.

Byrådet registrerer at hele belønningsmiddelpotten også i 2019 foreslås benyttet til drift av kollektivtrafikken. Byrådet ser at dette er nødvendig for å opprettholde dagens tilbud. Samtidig innebærer dette at det blir mer utfordrende å finansiere tiltak som for eksempel sykling mot envegskjørte gater, piloter innenfor mobilitetsområdet og tiltak på kommunalt vegnett. Dette er tiltak som tidligere har vært finansiert over belønningsmidlene, og som det er krevende å finne rom for innenfor de andre finansieringskildene innenfor Miljøløftet.

Ved behandling av handlingsprogrammet for 2018-2021, pekte Bergen kommune på at en aksept for å benytte alle belønningsmidlene til drift av kollektivtransporten ikke var å anse som en prinsipiell tilslutning til en slik ordning. Etter byrådets vurdering er dette en tilnærming som fremdeles bør ligge fast – det er nødvendig å sikre mer midler og mer forutsigbare finansieringsrammer for drift av kollektivtransporten. Slik det er nå, går de høye kostnadene til drift utover tilgjengelige midler til investeringer i Miljøløftets handlingsprogram.

Ovenstående gjelder også for andre poster – i forslag til handlingsprogram ligger inne midler til vedlikeholdstiltak av investeringskarakter på fylkesvegnettet som anses som nødvendig for å gjøre noe med vedlikeholdsetterslepet. Tilsvarende ligger det inne midler til vedlikeholdstiltak av investeringskarakter på bybanens infrastruktur og trolleybuss.

Byrådet slutter seg til behovet for at disse postene prioriteres, men understreker at dette heller ikke må anses som en prinsipiell tilslutning til at dette er faste poster som hører hjemme i Miljøløftets handlingsprogram. Det er til en hver tid prinsippene om porteføljestyling som skal danne grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet det enkelte år.

Byrådet registrerer med tilfredshet at bysykkelordningen er sikret finansieringsbidrag i handlingsprogramperioden.

Byrådet ser at sykkelstamvegkonseptet innebærer en sterk satsing på de lange sykkelreisene. Byrådet imøteser resultatet av arbeidet med sykkel og gå-strategi som vil prege kommunens prioriteringer i fremtidige handlingsprogram. Byrådet er også svært opptatt av å få prioritert sykkeltiltak andre steder enn langs bybanetraseen, og legger til grunn at Miljøløftet arbeider systematisk for å få frem gode prosjekter i andre deler av byen. Byrådet viser i den forbindelse til at bystyret om kort tid vil få fremlagt en egen sak om handlingsprogram for sykkel på kommunalt vegnett, som prioriterer mindre/enkle tiltak som kan gjennomføres på kort sikt uten behov for planavklaringer, etc.

Byrådet er også tilfreds med at trafikksikkerhet er høyt prioritert i handlingsprogrammet, og at

det er stort fokus på områdeutredninger basert på skolekretser, tett koplet til Hjertesone-prosjektet. Byrådet understreker at kommunens egne satsinger på kommunalt vegnett kommer i tillegg, og at egen handlingsplan for dette arbeidet for perioden 2019-2021 vil bli lagt frem for bystyret som egen sak.

Til slutt peker byrådet på at handlingsprogrammet også inkluderer viktige plan- og utredningsoppgaver, herunder reguleringsplanarbeid for Bybanen til Åsane, rullering av sykkelstrategi, trafikkplan for kollektivtrafikken – handlingsplan for fysiske tiltak og ikke minst utredning av kollektivfelt på innfartsårene til Bergen. Dette er alle svært viktige og etterspurte plan- og utredningsoppgaver som må prioriteres høyt mht både faglig innhold, gode prosesser og ikke minst rask fremdrift.

**Begrunnelse for framleggelse til bystyret:**

I vedtatt byvekstavtale heter det at prioriteringer konkretiseres gjennom fireårige handlingsprogram som legges fram for fylkesting og bystyre for politiske vedtak.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

Bystyret slutter seg til fremlagt forslag til handlingsprogram for miljøløftet 2019-2022.

Dato: 16. oktober 2018

Harald Schjelderup  
Byrådsleder

Anna Elisa Tryti  
Byråd for byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:**

Miljøløftet – Handlingsprogram 2019-2022  
Økonomisk oversikt – handlingsprogram Miljøløftet