



Møtepapir

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 2/2018, Klokkeslett: 09:00-12:00, Dato: 12. januar 2018,

Fylkesbygget, Agnes Mowinckels gate 5, Bergen.

Saksbehandler: Adelheid Nes,
Dato: 09.01.2018
Dok: Møtepapir SG 0218 Miljøløftet

Sakliste

- Sak 05/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 06/18 Godkjenning av referat frå møte 06/17
- Sak 07/18 Forslag til kuttliste for Bybanen bt. 4 til Fyllingsdalen
- Sak 08/18 Prisjustering av takster i bompengeringen
- Sak 09/18 Bergensprogrammet avsluttes
- Sak 10/18 Eventuelt



Sak 05/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

Forslag til vedtak:

Innkalling og sakliste blir godkjent.

Sak 06/18 Godkjenning av referat fra møte 06/17

Referat er vedlagt i **vedlegg 1**.

Forslag til vedtak:

Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 07/18 Forslag til kuttliste for Bybanen bt. 4 til Fyllingsdalen

Det vises til sak 44/17 i møte 6 2017, og 03/18 i møte 1 2018.

Bybanens byggetrinn 4 inkluderer følgende elementer:

- Bybanen som avgrenset i vedlegg 6 til byvekstavtalen, inkludert sykkel tunnel gjennom Løvsstakken og reetablering av eksisterende sykkel- og gangveg.
- Sykkelstamveg parsell Kristianborg-Sentrum
- Øvrig sykkel og gange
- Park og VA

KS2-rapporten konkluderer med at hele byggeprosjektet vil ha en P50 kostnad på 7,6 mrd kroner. Videre foreslår KS2-rapporten at prosjektdirektørens styringsramme for prosjektet bør ligge på 7,15 mrd kroner (tilsvarende P30-kostnad). Med dette utgangspunktet har administrasjonen i sak 44/17 og 03/18 lagt fram for styringsgruppen forslag til kutt i størrelsesorden 500 mill kroner. Enkelte av kuttene som er foreslått, og som er nødvendige for å oppnå en kuttliste med et omfang på 500 mill kroner, vurderes av styringsgruppen som ikke hensiktsmessige ut fra en total vurdering av prosjektets målsetninger og driftsmessige konsekvenser. Med bakgrunn i disse tilbakemeldingene legges det derfor i dette møtet fram forslag til kutt på rundt 370 millioner kroner. Kutforslagene er oppsummert i tabellen under:



	Beskrivelse	BK	HFK	SVV	BB 50/50	Eler/drifter	Sum	BK	HFK	SVV	BB 50/50	
Kutt som besluttes gjennomført	Kutte veibygging Møbelringen- Fabrikkgaten	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	15		5		10	
	Redusere veibygging Minde Allé - Wergeland	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	9		9			
	Redusere gangvei- /sykkelfeltbredde eller antall sykkelfelt i Kanalveien	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	30		30			
	Ikke bygge sykkelbro over Folke Bernadottesveg, og tilhørende tilknytning vestover	Tja	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	10		10			
	Bassenger Minde, sør	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	BK	25	12			13	
	Redusert bygningsmasse depot	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	40				40	
	Fjerne vendesløyfe Spelhaugen	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	20				20	
	Kollektivterminal Oasen og tilknyttet veisystem (eventuelt oppgradere eksisterende)	Tja, må se på helhet	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	HFK	40				40
	Ikke bygge varelevering Oasen	Tja, må se på helhet	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Akseptert	Privat	120				120
Sum kutt							309	12	54	0	243	
Opsjoner: Prosjekteres, Bygging besluttes på et senere tidspunkt	Kronstادتunnelen (løsmassetunnel)	Akseptert	Skeptisk	Akseptert	Akseptert	SVV	60				60	
	Sum opsjoner						60	0	0	60	0	
	Sum kuttforslag og opsjoner totalt						369	12	54	60	243	
	Kostnad P50 byggetrinn 4						7602	126	237	843	6396	
	Kostnad etter kuttforslag						7233	114	183	783	6153	

Med de kuttforslagene og opsjonen som er vist her vil hele byggeprosjektet få en anslått kostnad på 7233 millioner kroner totalt. Av dette vil Bybanen slik den er avgrenset i byvekstavtalen ha en total antatt kostnad på 6153 millioner kroner og sykkelstamveiens parsell fra Kristianborg til Sentrum vil ha en antatt kostnad på 783 millioner kroner. Det resterende er fordelt med 183 millioner kroner i øvrige sykkel- og gangeløsninger og 114 millioner kroner til park og VA.

Det er her tatt utgangspunkt i P50-estimatene fra KS2-rapporten. Det er usikkerhet i disse estimatene. Når de første tilbudene kommer vil prosjektet få de første indikasjonene på hvor godt estimatene har truffet, og på dette tidspunktet kan det være naturlig å ta stilling til opsjoner.

I handlingsprogrammet for Miljøløftet 2018-2021 er sykkelstamveiens parsell fra Kristianborg til Sentrum prioritert, og det er avsatt 511 millioner kroner i statlige programområdemidler til tiltaket. I følge KS2-konsulenten har tiltaket en antatt kostnad på 843 millioner kroner. Dersom det er nødvendig å omprioritere bruken av de statlige programområdemidlene gjennom byvekstavtalen for å kunne finansiere sykkelstamveiens parsell fra Kristianborg til Sentrum, bør dette gjøres i forbindelse med porteføljestylingen når handlingsprogrammet rulleres.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtar den foreslåtte kuttlisten, og ber om å få forelagt eventuelt forslag om bygging av opsjoner når prosjektet har grunnlag for å gi et mer sikkert kostnadsestimat for prosjektet. Videre ber styringsgruppa om at eventuelle endringer i prioritering av statlige programområdemidler vurderes i forbindelse med rulleringen av handlingsprogrammet.



Sak 08/18 Prisjustering av takster i bompengeringen

Den 20.12 2017 ble den nye bypakken for Bergen vedtatt i Stortinget: «*Prop. 11 S (2017–2018) Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*», vedlegg 2.

Om takstsystemet skriver Prop 1S (2016-2027) følgende:

«Gjennomsnittstakst er gjennomsnittleg inntekt per passering. Bruk av gjennomsnittstakst er omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), der det er lagt til grunn at bompengetakstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten blir som føreset. Samferdselsdepartementet legg til grunn at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen.»

På bakgrunn av dette anbefales det at sekretariatet rutinemessig utarbeider forslag til endringer i takster til første styringsgruppemøte hvert år. I dette forslaget vurderes behovet for endringer i takster basert på konsumprisindeksen, og takstendringer som er påkrevd for å opprettholde den gjennomsnittstaksten som er forutsatt i proposisjonen. Slike endringer kan bli påkrevd f.eks. på grunn av endringer i fordelingen av kjøretøy mellom de ulike takstgruppene.

Videre skriver Prop 1S (2016-2017):

«Det blir innført miljødifferensierte takstar både i eksisterende og nye bomstasjoner. Det er lagt til grunn frå lokalt hald at innføringa av miljødifferensierte takstar i eksisterende bomstasjonar skal skje så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.»

På denne bakgrunn er det naturlig at styringsgruppen blir forelagt sak om innføring av miljødifferensierte takster i eksisterende bomsnitt, og at evt. justering av takster som følge av endringer i konsumprisindeks tas som del av samme sak.

Forslag til vedtak

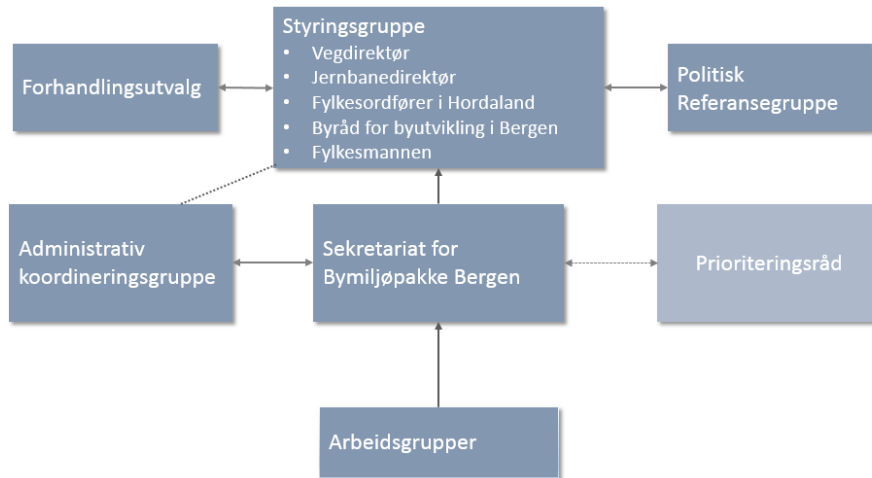
Styringsgruppen ber sekretariatet om å legge fram sak på neste styringsgruppemøte om innføring av miljødifferensierte takster i eksisterende bomsnitt. En vurdering av behov for takstjustering som følge av endring i konsumprisindeks inkluderes i samme sak. Styringsgruppen ber videre om at det tas inn i styringsprinsippene for Miljøløftet at det rutinemessige skal utarbeides sak om takstjusteringer årlig fra 2019.

Sak 09/18 Bergensprogrammet avsluttes

Med vedtak om ny bypakke for Bergen kan Bergensprogrammet formelt avsluttes. Opparbeidet låneforpliktelse i Bergensprogrammet forutsettes overført til Miljøløftet, og påbegynte byggeprosjekter blir videreført gjennom handlingsprogrammet for Miljøløftet. Den videre oppfølging av disse prosjektene gjøres dermed i hht. Miljøløftets styringsprinsipper. Det er naturlig at styringsgruppen i



Bergensprogrammet omgjøres til administrativ koordineringsgruppe i hht. Miljøloftets overordnede organisasjonsmodell:



Administrativ koordineringsgruppe består av medlemmer fra de fire partene i Byvekstavtalen. Gruppen er saksforberedende organ sammen med sekretariatet, og bidrar til å utarbeide beslutningsunderlag for styringsgruppen.

Forslag til vedtak:

Bergensprogrammet avsluttes og styringsgruppen for Bergensprogrammet omgjøres til administrativ koordineringsgruppe for Miljøloftet. Fylkesmannen og Jernbandedirektoratet skal ha plass i administrativ koordineringsgruppe sammen med Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune.

Sak 10/18 Eventuelt