



Møtepapir

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 5/2018, Klokkeslett: 08:00-11:00, Dato: 06. april 2018,

Statens vegvesen, møterom Vegvalsen, 2. etg.

Saksbehandler: Torill Klinker
Dato: 28.03.2018
Dok: Møtepapir SG 0518 Miljøløftet

Sakliste

- Sak 28/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 29/18 Godkjenning av referat frå møte 04/18
- Sak 30/18 Koengen som mogleg erstatningsareal for Mindemyren
- Sak 31/18 Avkorting av Bybanen byggetrinn 4
- Sak 32/18 Revidert finansieringsplan Bybanen BT 4
- Sak 33/18 Handlingsprogram Miljøløftet 2019-2022
- Sak 34/18 Forseinka prosess kring innføring av miljødifferensierte bomtakstar
- Sak 35/18 Eventuelt

Sak 28/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

Forslag til vedtak:

Innkalling og sakliste blir godkjent.

Sak 29/18 Godkjenning av referat frå møte 04/18

Referat er vedlagt i **vedlegg 1**. Merknader til byutgreiinga finn de i **vedlegg 2**.

Forslag til vedtak:

Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 30/18 Koengen som mogleg erstatningsareal for Mindemyren

Bybanen til Fyllingsdalen har fleire berøringspunkt mot jernbanen. Eitt av desse er Mindemyren, der jernbanen i dag handterer nybil-omlasting. For framdrifta til bybanens byggetrinn 4 er det avgjerande at arealet vert frigjeve innan mai 2019. Bane NOR har ikkje kapasitet til nybil-omlasting på Nygårdstangen før sommaren 2024, og har difor behov for eit midlertidig erstatningsareal.

Representantar frå Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil gje ei orientering i møtet. Sjå **vedlegg 3** for nærare omtale av saka.

Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.

Sak 31/18 Avkorting av Bybanen byggetrinn 4

Fylkesrådmannen peika i styringsgruppemøte den 12. mars 2018 på at kostnadene for Bybanens byggetrinn 4, tross dei kutta som gjort, er utanfor styringsramma for prosjektet. Behov for ytterlegare kostnadsreduksjon gjer at prosjekteigar no ynskjer å vurdere moglegheiter for å avslutta byggetrinn 4 ved Oasen. Ei eventuell avkorting av byggetrinn 4 vart diskutert i styringsgruppa, og det vart etterlyst vurderingar knytt til passasjergrunnlag og byutvikling ved ei eventuell avkorting. Desse vurderingane er no gjennomført, og syner at å avslutta byggetrinn 4 ved Oasen ikkje vil ha store konsekvensar for passasjergrunnlag eller byutvikling på kort og mellomlang sikt. Sjå **vedlegg 4**.

Bybanen utbygging identifisert fleire kostnadsdrivande element, herunder erstatningsareal på Koengen, varelevering Oasen, eventuelt depot i fjell samt auka kostnader til prosjektering. Ulike kostnadsdrivane element har ein meirkostnad på 400 mill. Prosjektet ber no om styringssignal i høve til kva kutt som bør aktiverast.



Oppsummert vil tidlegare kutt, med unntak av varelevering Oasen, gje ein kostnadsreduksjon på 150 mill. Ei avkorting av byggetrinn 4 ved Oasen vil gje ein kuttverdi på 330 mill. (600 mill. minus depot 270 mill. = 330 mill.) Totalt har desse kutta ein storleik på 480 mill, tett opp mot det opprinnelege behovet for kostnadsreduksjon på 500 mill. Dei ulike kutta, samt kostnadsdrivane element, er nærare omtalt i **vedlegg 5**.

Forslag til vedtak: Med bakgrunn i tidlegare omtalte kostnadskontroll vedtek Styringsgruppa fylgjande:

- *Tidlegare vedtekne kutt vert opprettheldt, med unntak av varelevering Oasen, som vert teke inn att i prosjektet.*
- *Bybanens byggetrinn 4 vert avslutta ved Oasen. Bybanen frå Oasen til Spelhaugen skal gjennomførast i eit seinare byggetrinn.*

Sak 32/18 Revidert finansieringsplan Bybanen BT 4

I Byvekstavtalen i kapittel 3, side 4, heiter det at: «*Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen(...). Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.*»

Forslag til finansieringsplan vart lagt fram for styringsgruppa den 12.03.18. Med bakgrunn i prosjekteigars behov for kostnadsreduksjon er det no utarbeida ein revidert finansieringsplan. Finansieringsplanen omhandlar mellom anna føresetnader og konklusjonar i KS2, oversikt over ulike kostnadsberarar og finansieringskjelder, samt ei periodisering av kostnadane. Prosjektet styrer framleis mot P50 og ein statleg andel på inntil 3264 mill. 2017-kroner. Eventuelle overskridingar vert ikkje dekkja av staten. Dersom dei foreslåtte kutta gjer at samla kostnad vert lågare enn 6528 mill. kroner, kan staten sin andel verta redusert tilsvarande.

Revidert finansieringsplan finn de i **vedlegg 6**.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa stiller seg bak finansieringsplanen for Bybanen til Fyllingsdalen og ber Statens vegvesen om å senda den til Samferdselsdepartementet som grunnlag for å avgjera endeleg statleg bidrag til Bybanens byggetrinn 4.

Basert på gjennomført KS2 meiner styringsgruppa at statens bidrag skal vera 50 prosent av styringsramma P50, justert med ein kostnad som i KS2-rapporten var feilført på sykkelstamvegen. Dette betyr at staten sitt bidrag skal avgrensast til 3 264 mill. 2017-kr.



Miljøløftet

Sak 33/18 Handlingsprogram Miljøløftet 2019-2022

I tråd med årshjulet for Miljøløftet skal handlingsprogrammet reviderast årleg for ny 4-årsperiode, med hovudvekt på komande budsjettår. Revidert handlingsprogram skal danne grunnlag for budsjettinnspel til Statsbudsjettet for 2019, og gje rammer for investeringsbudsjettet for neste 4-årsperiode. For å sikra statlege midlar er det avgjerande å fatta lokale vedtak i Fylkesting og Bystyre i juni 2018. Sekretariatet har utarbeida eit framlegg til handlingsprogram for perioden 2019-2022, sjå tekstleg omtale i **vedlegg 7** og handlingsprogrammet i tabellformat i **vedlegg 8 og vedlegg 9**.

Styringsgruppa vil få handlingsprogrammet til endeleg handsaming i neste møte, den 27. april.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tek saka til orientering.

Sak 34/18 Forseinka prosess kring innføring av miljødifferensierte bomtakstar

Styringsgruppa etterspurde i møtet 12.03.18 vidare framdrift kring innføring av miljødifferensierte takstar. Det har teke lengre tid enn venta å få på plass dei naudsynte avtalane mellom vegdirektoratet og Ferde, som gjev heimel til innkrevjing av miljødifferensierte takstar. Ferde har signalisert at dei vil kome med si tilbakemelding på utsendt avtaleutkast over påske. Avtalane skal til gjennomgang i vegdirektoratet før dei kan signerast. Kunngjering av miljødifferensierte takstar kan først skje når avtalane er signert. Det er krav om 4-6 veker kunngjeringstid.

Kristian Bauge frå SVV orienterer i møtet.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tek saka til orientering.

Sak 35/18 Eventuelt

Notat

Fra	Jernbanedirektoratet v/Trond Høyde
Til	Styringsgruppen for Miljøløftet
Vedrørende	Status for frigivelse av Mindemyren
Dato	03.04.2018

Status for frigivelse av Mindemyren

1 Bakgrunn

Bybanen til Fyllingsdalen har flere berøringspunkter mot jernbanen. Arealet som skal utvides langs Store Lungegårdsvann følger jernbaneterminalen og får konsekvenser for arbeidene som gjøres der. Det pågår flere store jernbaneprosjekter innenfor et lite geografisk område i Bergen. Modernisering av Nygårdstangen godsterminal og bygging av dobbeltspor mellom Bergen og Arna er de største. Da det ble klart at Bybanen mot Fyllingsdalen skulle bygges før banen mot Åsane, ble det behov for å avklare rekkefølgen på bybanen og jernbaneprosjektene. Videre skal søndre del av Kronstadsporet og Mindeterminalen frigis til Bybanen.

Konsekvensene for jernbanen av at byggingen av Bybanene til Fyllingsdalen skulle starte i 2018 var blant annet tema på et møte 10. august mellom representanter for Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Jernbanedirektoratets tilråding var at fremdriften for Bybanen ble prioritert foran fremdriften for jernbaneprosjektene, forutsatt en midlertidig erstatning for Mindemyren og kostnadsdeling som angitt i punktene under. Som oppfølging av møtet ble Jernbanedirektoratets tilråding formidlet til departementet. Departementet sluttet seg til direktoratets tilråding og Stortinget ble orientert gjennom omtale i Statsbudsjettet. [Se vedlagt utdrag fra Prop. 1 S (2017-2018) for Samferdselsdepartementet.]

Prioriteringen av Bybanen har flere konsekvenser:

- Åpningen av nytt dobbeltspor mellom Bergen og Arna er utsatt i ca. to år. Dette innebærer en tilsvarende forsinket iverksettelse av økt frekvens på lokaltoget Arna-Bergen.
- Kostnaden ved jernbaneprosjektet Bergen-Fløyen økte anslagsvis med 240 mill. kroner. Dette er forutsatt dekket innenfor kostnadsrammen for jernbaneprosjektet.

- Ettersom Mindemyren skal frigis før godsterminalen er ferdig ombygget i 2024, må det bygges en midlertidig erstatningsterminal for biltogene. Målet er å frigi Mindemyren innen mai 2019. Kostnaden er anslått til 80-90 mill. kroner og skal dekkes av Bybanen.
- Det må bygges en mur som skiller og utligner høydeforskjeller mellom jernbanen og bybanen langs Store Lungegårdsvann. Kostnadene er anslått til 60 mill. kroner og skal deles likt mellom Bane NOR og Bybanen.

Styringsgruppen ble muntlig orientert i møtene 23. august og 23. oktober 2017 om hhv Jernbanedirektoratets tilråding og innholdet i statsbudsjettet, både vedrørende konsekvenser for jernbaneprosjektene og Koengen som midlertidig erstatning for Mindemyren.

Fylkeskommunen har stilt seg bak enigheten angitt over. Styringsrammen for bybanen slik den er angitt i KS2-rapporten inkluderte ikke kostnaden ved midlertidig erstatningsareal for biltogene, da dette ikke var estimert i rapporten (til tross for at kostnadsanslag og avtale om kostnadsdeling forelå). Det er imidlertid omtalt som en usikkerhet.

På bakgrunn av avklaringene i statsbudsjettet har Jernbanedirektoratet og Bane NOR inngått avtale om arbeidene på Nygårdstangen som innbefatter punktene over. Bane NOR og Bybanen Utbygging er i ferd med å inngå avtale som regulerer finansiering og vilkårene for tilretteleggingen av det midlertidige erstatningsarealet for Mindemyren samt muren langs Store Lungegårdsvann.

2 Status for frigivelse av Mindemyren

Mindemyren brukes som terminalområde for togene som frakter nybiler, oppstilling av nybiler og avlastning for Nygårdstangen. Det som må erstattes er i hovedsak areal og terminalfunksjoner for togene som frakter nybiler, men også noe avlastning for Nygårdstangen.

Bane NOR har sett på flere alternative, midlertidige lokaliseringer for funksjonene på Mindemyren, bla. a. Koengen, Palmafossen, Jekteviken, Arna stasjon, Haukeland stasjon og Midtun stasjon. Av disse er Koengen vurdert som eneste reelle alternativ, og dermed det eneste som er valgt å jobbe videre med. Det ses også nærmere på et par alternativer inne på Nygårdstangen, men fordi det allerede er arealknapphet og det skal pågå anleggsvirksomhet i den aktuelle perioden, anses disse kun som reserveløsninger til Koengen.

Hensynet til godsnæringen, som en direkte berørt tredjepart, var en del av departementets vurdering. Dersom godsnæringen for en lenger periode måtte legges om til en annen transportform ville det ha påført næringen betydelige kostnader, som også kunne utløst krav om kompensasjon. Det ville også kunnet få langsiktige

konsekvenser for andelen gods på jernbane. Frakt av biler med f.eks. biltrailere ble derfor ikke sett på som et reelt alternativ. Det er gjennomført møter og befaringer med godsnæringen, og Koengen er ansett som en akseptabel midlertidig løsning.

Målet til Bane NOR er at Mindemyren kan frigis i mai 2019. Det er nødvendig for at Bybanen ikke skal få forsinkelser. Dette er en ambisiøs tidsplan som forutsetter medvirkning fra berørte myndigheter og at det ikke oppstår større uventede utfordringer. Bane NOR er i dialog med blant andre Riksantikvaren og Bergen kommune, og de ulike instansene gjøres kjent med den stramme tidsplanen.

2.1 Nærmere om hva som må gjøres på Koengen

Tiltaket innebærer å istandsette gamle Koengen skiftestasjon (Bane NORs eiendom) til å håndtere den bilgodsfunksjon som i dag ivaretas på Mindemyren terminal. Dette er en arealkrevende virksomhet da biler skal håndteres inn- og ut av togvogner og biltrailere som har ulik logistisk plassering. På terminalområdet er det derfor viktig med nok omlastningsareal til midlertidig plassering av 40-60 biler til enhver tid. I tillegg må det være snuareal for biltrailere, plass nok til hensetting av biltrailere (3 stk.) og areal til mannskapsbrakke. Bilene må kunne kjøres gjennom alle vognene for å komme ut på en rampe i enden. Parkering av tog krever derfor et rettstrekk på ca. 150 meter. Det er estimert at det vil gå to tog til og fra Koengen pr. dag.

Koengen skiftestasjon er formelt aldri nedlagt og jernbaneinfrastrukturen er fremdeles synlig i grunnen. Forbindelse fra Bergen stasjon til Koengen er via en eldre 1,4 km lang tunnel (Skansetunnelen). Gjenbruk av eksisterende spor må avklares, men det meste må trolig byttes ut på grunn av alder og tekniske krav. Avkjørsel ut mot Sverresborgtunnelen (tidligere jernbaneforbindelse ut mot Sandviken) må sikres. Det må gjøres tiltaksvurdering inkludert funksjonelle krav til togframføring. Det er behov for etablering av kjøresterkt underlag og drenering/overvannshåndtering og arbeidsbelysning av hele området. Arealet må også inngjerdes på nytt for å sikres korrekt, men med mulig åpningspassasje (port) mot resten av Koengen. Dette for å holde muligheten åpen for kortere perioder med utlån av arealet til bruk ved de største konsertene. I denne forbindelse må det planlegges for sikring av Skansetunnelen fra publikum. Avkjørselen ut på Fv. 585, for inn- og utkjøring av trailere, er utfordrende og det må trolig etableres tvungen høyreutkjøring.

Havnesporet mellom Bergen stasjon og Koengen går gjennom Skansetunnelen, som har en bergmasse preget av forvittringsprosesser og småfallent preg. Den har lite bergsikring. Det er noe ekstern infrastruktur i tunnelen som må kartlegges. Her må skinner og sviller byttes ut, og det må inn belysning og mobil kommunikasjon. Tunnelen må oppgraderes til en minimumsstandard.

Bruk av havnesporet innebærer kryssing av Bergen stasjon. Dette gjøres i dag i forbindelse med midlertidig hensetting, men det er utfordrende med tanke på

togtrafikk og togframføring. Det blir ekstra utfordrende på grunn av flere påstartede og flere påtroppende store jernbaneprosjekt på og ved Bergen stasjon. Det er derfor et uavklart omfang på signalteknisk prosjektering for tiltaket på Koengen. Dette blir et grensesnittsarbeid mot og med de øvrige prosjektene og togledelsen.

2.2 Nærmere om søknadsprosessen mot kommunen

Det er ikke krav til regulering av området, men kommunen vil behandle dette som en byggesak om midlertidig tiltak. Dette krever dispensasjon fra arealformål i kommunedelplan Sentrum. Myndighetene vil ventelig ha fokus på etterbruken, dvs hvordan området forlates når det midlertidige tiltaket er ferdig. Vedlagt søknad må det foreligge godkjennelse fra Riksantikvaren, samt uttalelse fra Fylkeskonservator, forurensningsmyndigheten, Bergen Havn, Forsvarsbygg, Bymiljøetaten og fylkeskommunen ved fylkesrådmannen.

Bane NOR har gjort flere forundersøkelser og har noe underlag for søknadsprosessene klar. I det videre vil det prioriteres prosjektering av løsningen ute på Koengen, for å få på plass resterende nødvendig underlag for søknadsprosessen. Fra og med april vil det jobbes med innhenting av uttalelser fra de øvrige myndighetene/interessentene, tidsavhengig av underlagsbehovet til den enkelte. Medio mai vil det sendes komplett søknad til Riksantikvaren og innsending av byggesøknad påfølgende måned. På grunn av saksbehandlingstid må videre prosjektering fortsette mens søknadene behandles, med risiko for avslag.

2.3 Vurdering av konsekvenser

Ute på Koengen gjøres det minst mulig arealinngrep. Underbyggingstiltak vil medføre noe graving, men fokus vil være på løsninger som innebærer minst mulig masseutskifting. Alle tiltak vil være reversible. De negative konsekvensene ligger derfor begrenset i tidsrommet for midlertidheten: Fra mai 2019 til sommeren 2024.

Frem til 2013 ble arealet brukt til gods- og hensettingsområde av Bergen havnedrift. I dag brukes arealene til rigggareal for Bergen Live sine aktiviteter, samt parkeringsplass for Bergenhus festning. I perioder brukes arealene også til konsertaktiviteter, med plassering av toaletter eller barer. Arealet er inngjerdet og innkjørselen er avsperrret med port. Det er likevel offentlig tilgjengelig da det er åpninger i gjerdet mot resten av Koengen. Arealet bærer på ingen måte preg av å være et offentlig byrom. Å istandsette området for jernbanegods igjen er ingen «ny» bruk av området, men en reetablering av tidligere bruk. Arealet ligger skjermet til nedenfor fjellskjæringen til Sverresborg og nedsenket noen meter i forhold til plenarealet på Koengen. Det er også en del trær i overgangen mellom arealet og plenområdet. Støyvurderinger vil bli utført. Bruken vil innebære noe økt tungtrafikk på Fv. 585 i retning fra Koengen mot Sandviken.

En positiv konsekvens vil være at arealet får et tydeligere bruksmønster der tilfeldig skrot fra tidligere bruk også ryddes bort. I tillegg vil det bli fokus på hvilken tilstand

Bane NOR skal forlate arealene med i etterkant og eventuell tilrettelegging for god etterbruk. Bane NOR vil være åpen for innspill til dette.

Vedlegg

Utdrag fra Prop. 1 S (2017-2018) for Samferdselsdepartementet

Fra omtalen av Arna-Fløen, side 169:

«Regjeringen legger opp til å prioritere framdriften til Bybanen i Bergen, framfor Bergen-Fløen, se egen omtale av Bergen-Fløen. Prioritering av framdriften til Bybanen i Bergen påfører merkostnader for Arna-Fløen (Ulriken tunnel). Dette gjelder rehabilitering av eksisterende Ulriken tunnel, i form av tapt riggområde, behov for ny planlegging av framdriften og mindre rasjonell gjennomføring av oppgraderingen av eksisterende Ulriken tunnel. Jernbanedirektoratet har foreløpig anslått disse merkostnadene til om lag 240 mill. kr. Staten legger opp til at merkostnadene på Arna-Fløen (Ulriken tunnel) kan håndteres innenfor kostnadsrammen som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 131 S (2016-2017).»

Fra omtalen av Fløen-Bergen, side 170:

«Med bakgrunn i den tette sammenhengen i omfang, tid og sted for gjennomføringen av Bergen-Fløen og moderniseringen av Nygårdstangen godsterminal, anbefaler Jernbanedirektoratet nå at prosjektene stanses og planlegges på nytt.

Planleggingen må også ta hensyn til grensesnitt mot både Bybanen, verksted for tog og hensetting. Dette for i størst mulig grad å unngå flere ombygginger og redusere ulempene for togpassasjerer og gods i byggeperioden.»

«Regjeringen legger opp til å prioritere framdriften til Bybanen i Bergen, framfor Bergen-Fløen, slik at videre utbygging av Bybanen mot Fyllingsdalen kan følge planlagte framdrift. Bybanen har planlagt å ta i bruk arealer som i dag brukes til Kronstadssporet og Mindemyren godsterminal. For å friggi disse arealene må det bygges en midlertidig erstatningsterminal for biltogene som i dag kjører til Mindemyren.»

NotatDato: 04.04.2018
Arkivsak: 2018/10038-1
Saksbehandlar: oleharl

Til: Styringsgruppa i Miljøløftet

Frå: Rune Haugsdal, fylkesrådmann

VEDLEGG 4:**Avkorting av Bybanen til Fyllingsdalen ved Fyllingsdalen terminal****Bakgrunn**

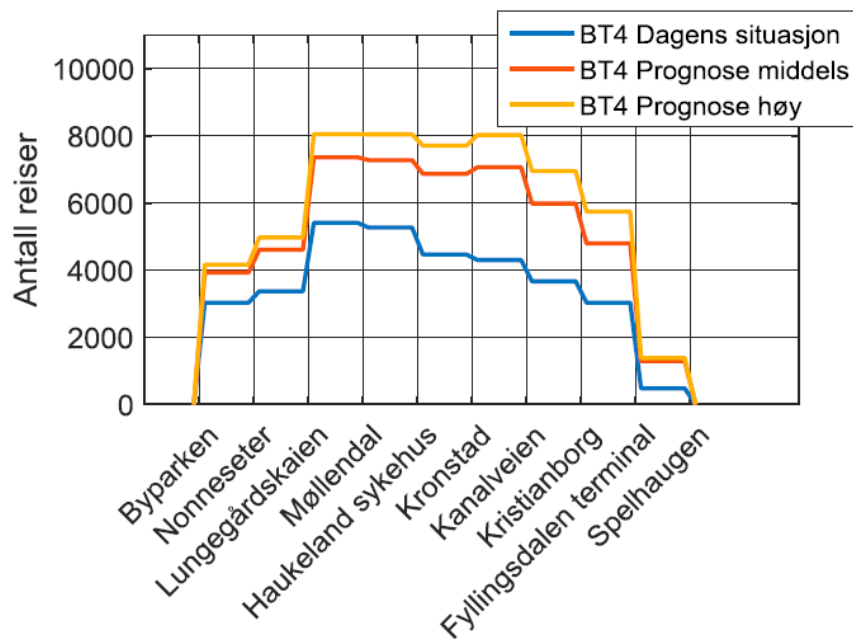
Bybanen utbygging og Fylkesrådmannen la fram kostnadstal for byggjetrinn 4 til Fyllingsdalen for styringsgruppa i Miljøløftet 12.03.2018. Tala viser at kostnadane går ut over styringsramma og styringsgruppa meiner difor at det er trong for å redusere dei samla kostnadane for den vidare utbygginga. Det skal mellom anna vurderast om byggetrinn 4 kan bli avslutta ved Fyllingsdalen terminal/Oasen. Då ei avkorting av byggjetrinn 4 ved Fyllingsdalen terminal blei diskutert i styringsgruppa, blei det etterlyst vurderingar knytt til passasjergrunnlag, byutvikling og kostnadar ved ei eventuell avkorting. Dette notatet skal gjera kort greie for dei etterlyste problemstillingane til møtet i styringsgruppa 06.04.2018. Fylkesrådmannen peikar samstundes på at det blir arbeid vidare med ulike løysingar i Fyllingsdalen.

Fyllingsdalen terminal er viktigast

Korridoren frå Bergen sentrum via Mindemyren og gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen blei tilrådd i utgreiinga «Fremtidig bybanenett» frå 2009. Fyllingsdalen terminal ved Oasen er det suverent viktigaste målpunktet og kollektivknutepunktet i Fyllingsdalen. Matebussar og direktebussar vil gå innom her. Bybanen gjev eit nytt tverrsamband mellom Fyllingsdalen og Bergensdalen, og med det direkte samband mellom byutviklingsområdet Mindemyren, Haukeland sjukehus og Fyllingsdalen. Bybanen til Fyllingsdalen vil også auke kapasiteten på indre strekning av eksisterande bybanelinje. Spelhaugen er eit mindre viktig stopp, men det var ønskt å strekke linja til Spelhaugen for å finne areal til depotområde. I tillegg er det mogleg i eit lengre perspektiv å forlengje linja vidare vestover frå Spelhaugen til Loddefjord, som er det andre store knutepunktet i kollektivsystemet i Bergen vest.

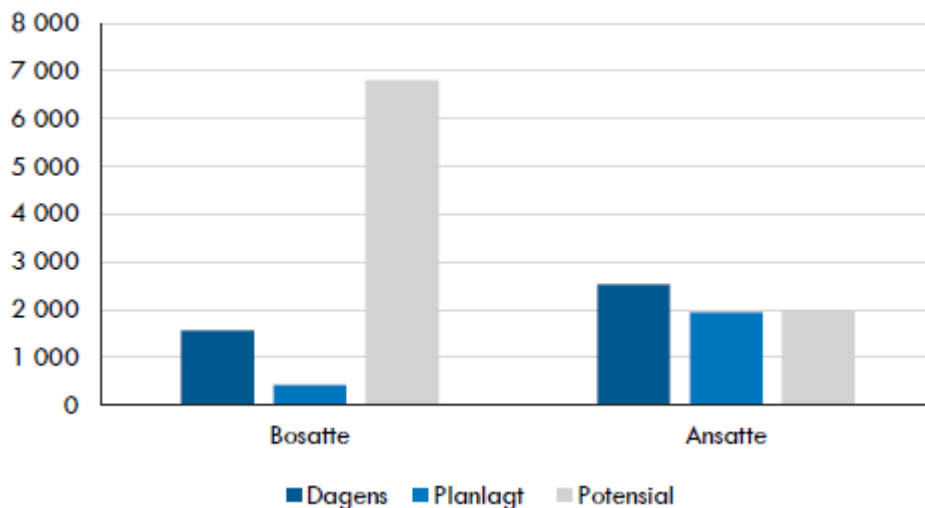
Passasjergrunnlag og potensiale

Spelhaugen har i dag eit lågt passasjergrunnlag samanlikna med dei andre haldeplassane langs traseen, slik grafen under frå reguleringsplanen syner. I så måte vil ikkje ei avkorting få store konsekvensar for passasjergrunnlaget for Bybanen til Fyllingsdalen. Prognosen for 2040 er om lag 35 000 - 39 000 passasjerar i døgnet for hele traseen. Belegget fordeler seg som på figuren under. Relativt få passasjerar sit på heilt til Spelhaugen. Tala er avhengige av volum på ny byutvikling.



Figur 1 - Figuren viser tal passasjerar per gøgn (ei retning) på Bybanen for dagens situasjon og ulike prognosar for 2040. Det ligg tunge målpunkt midt på linja, som Haukeland sjukehus, Kronstad og Mindemyren. Dette gjev ein god balanse i begge retningar.

Samstundes er det eit potensiale for å auke passasjergrunnlaget om ein fyrst skal byggje Bybanen ut til Spelhaugen, noko som ville vere i tråd med lokale og regionale planar om samordna areal- og transportpolitikk. Grafen under frå konsekvensutgreiinga syner at det er eit betydeleg potensiale for byutvikling på Spelhaugen som Bybanen kan bidra til å utløyse.



Figur 2 - Busette og tilsette rundt haldeplass Spelhaugen

Drift av kollektivsystemet

I dag betener linje 18 Spelhaugen med avgangar kvart 30. minutt. Store delar av Spelhaugen ligg også innafor 800 meter avstand til haldeplassane til linje 4 i Krokattjønneveien. Linje 4 er ei stamlinje med høg frekvens både dag og kveld.

Med dagens passasjergrunnlag er det ikkje trong for å betre tilbodet til Spelhaugen, men det er viktig å behalde vendesløyfa til linje 18 for å kunne halde tilbodet på same nivå. Ei eventuell avkorting ved Fyllingsdalen terminal vil ikkje føre med seg endringar i kollektivtilbodet på Spelhaugen.

For drifta av Bybanen til Fyllingsdalen, vil ein openberr konsekvens vere at linja blir kortare, og difor noko rimeligare i drift, men dette er ikkje talfesta. Det er heller ikkje klart enno om det er mogleg å drifte linja med ein bybanevogn mindre, kva for konsekvensar eit alternativt depot kan få for vognlogistikken eller om endra løysing for vending av banen vil spele inn på reguleringstida.

Utvikling av området rundt Fyllingsdalen terminal

Fyllingsdalen vil med ein forkorta bybanetrase berre få ein haldeplass, Fyllingsdalen terminal, som da også må vere endehaldeplassen for den nye bybanelinja. Det er dermed svært viktig at denne staden får ei god utvikling. Haldeplassen med vending, torget, kollektivterminalen, kulturhuset, vareleveringa, samt tilhøva for gange og sykkel må henge saman på ein god måte.

Konsekvensar av avkorting av Bybanen for følgande punkt må vurderast vidare:

- Depot. Vurdere alternative lokaliseringar.
- Løysing for vending av banen ved Oasen
- Byrom og byutvikling rundt Oasen
- Byutvikling på Spelhaugen
- Kollektivterminal og framkomst for bussane
- Tilhøva for gåande og syklande
- Varelevering Oasen

Størrelse på moglege kutt er framleis usikre

Som punktlista over syner, er viktige moment enno ikkje belyst fullt ut og det er knytt stor uvisse til førebelse tal. Samstundes vil ei avkorting framleis føre med seg at ein ikkje treng å byggje ein tunnel gjennom Ørnahaugen og om lag 750 meter med bybanetrase. Det kan også bli mogleg å kutte brua over Folke Bernadottes veg, men det er heller ikkje klart. Likevel har Bybanen utbygging berekna at ei avkorting kan gje ein kostnadsreduksjon på 600 millionar kroner, men da er depot medrekna. Utan å kutte depot, er kostnadsreduksjonen no estimert til 330 millionar kroner.

Vidare prosess

Den vidare prosessen er todelt. Bybanen utbygging skal byggje eit heilskapleg opplegg for Bybanen som endar ved Oasen/Fyllingsdalen terminal. Det er naudsynt at dette arbeidet skjer i samarbeid med Bergen kommune og arbeidet med reguleringsplanen for Fyllingsdalen for å syte for at området rundt Oasen blir ein god stad.

Bergen kommune har ansvar for reguleringsplanen for Fyllingsdalen. Denne må avklare framdrifta, bindingar og rekkjefølgjekrav for utvikling av Spelhaugenområdet.



Miljøløftet

Vedlegg 5

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Fra: Fylkesrådmannen
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:
Torill Klinker/Roger Skoglie
Vår dato: 29.03.2018
Vår referanse:

Bybanen byggetrinn 4, kostnadsstyring og framdrift

Fylkesrådmannen peika i styringsgruppemøte den 12. mars 2018 på at kostnadene for Bybanens byggetrinn 4, tross dei kutta som gjort, er utanfor styringsramma for prosjektet. Dette notatet omhandlar behov for avklåring av kva for kutt som skal gjennomførast framover.

Spørsmål knytt til kost/nytte, passasjergrunnlag og –utvikling vert svart ut av HFK-Samferdsel, og er ikkje omhandla i dette notatet.

Samandrag:

- Nye meirkostnader som ikkje er talfesta i KS2: MNOK 400
- Besparing ved kutt strekninga Oasen-Spelhaugen, ekskl. depot: MNOK 330
- Kostnader ved depot i fjell er tilsvarende i dei to alternativa Spelhaugen og Løvstakken vest.
- Tidlegare kutta (12/1-18) : MNOK 269 (inkl. bygging varelevering MNOK 120).
- Kuttet vedrørende varelevering vert vurdert som lite mogeleg, og er difor foreslått teke inn igjen. Tidlegare kutt vert då verdsett til MNOK 150 (269-120=149)
- Kollektivterminalen ved bybanestoppet Oasen vil med dette verta bygd.
- Summert:
 - Kuttbehov: MNOK 500
 - Tidlegare kutta: MNOK 150
 - Forslag: Oasen-Spelhaugen MNOK 330
 - Forslag sum kutt: MNOK 480
- Med desse grepa vil kuttbehov på MNOK 500 vera tilnærma oppfylt og prosjektet si styringsramme vil vera i nivået P50.

Historikk:

- Ved at KS2-rapporten anbefaler styringsramme på P30 til prosjektdirektør har Fylkesrådmannen bedt prosjektet om å foreslå kutt på MNOK 500 for å gje prosjektet ei styringsramme tilnærma P50.
- Kuttprosessen som starta hausten 2017 resulterte i vedtak 12/1-18 om å gjennomføre kutta 4, 5, 6, 8, 12, 14, 24 og 25, med estimert verdi MNOK 269.
- Grunnleggande føresetnad har vore å bygga regulert strekning og depot for 12-14 vogner på Spelhaugen.
- I reguleringa vart det vedteke å utgreia depot i fjell på Spelhaugen for å kunne vurdere samanhengar / konflikhtar mot framtidige reguleringsplaner, med Bergen Kommune som eigar og gjennomfører av utgreiinga.
- I dette arbeidet er det avdekka at depot i fjell vil ha ein meirkostnad estimert til MNOK 110, og at det er usikkerheter knytt til fjellkvalitet og myndighetskrav til arbeidsmiljø i slike anlegg.

Identifiserte kostnadsdrivande element:

- Reguleringsplanen gjev Bane NOR rettighet til å vera på Mindemyren til alternativ løysing føreligg. For at Bane NOR skal kunna frigi Mindemyren har Jernbanedirektoratet inngått avtale med Bane NOR om etablering av midlertidig løysing for godshandtering (biltogtransport) på Koengen og Bergen Stasjon.
 - I avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR er det føreset at bybaneprojektet dekkar kostnadane.
 - Kostnader er estimert til MNOK 80-90 (+/- 40%) for Koengen og 50% av mur i Fløen MNOK 60 (+/- 40%), dvs. MNOK 120 (+/-40%).
- Kutt nr 14 *Ikke bygge varelevering Oasen* (verdi 120 mill.) viser seg å væra svært vanskeleg å realisera, ettersom førebuande arbeid uansett må gjennomførast.
- For depot på Spelhaugen er reguleringa enno ikkje avslutta, ved at val mellom alternativa i dagen eller i fjell ikkje er gjennomført. Dette har stor betydning for framdrift og kostnader ved at prosjekteringa vert forstyrra. Ved at det er antyda som sannsynlig at det politiske vedtaket vert å legge depotet i fjell, er meirkostnaden vurdert til å bli MNOK 110.
- Prosjekteringsarbeidet har kravd og krev framleis vesentlig meir ressursar enn angitt i KS2. Ein meirkostnad på MNOK 100 er sannsynleg.
- I detaljprosjekteringa er det avdekka fleire tilhøve som har negativ kostnadsmessig påverknad, mellom anna.:
 - Fjellkvalitet og tilgjengelege areal ved Haukeland (underjordiske) stasjon
 - Omlegging av tung infrastruktur (mellom anna høgspent 132 kV på begge sider av Løvstakktunellen, flomvannsløysingar og kryssing av E39)

- Tilgang til tilstrekkeleg riggareal viser seg utfordrande
- Prosjektet vert utfordra på å følgja opp konsept og intensjonar frå tidlegare, mellom anna i høve til universell utforming.
- I sum er desse tilhøva vurdert å kunna gje meirkostnader på ca. MNOK 400. (Bane NOR 120 + depot i fjell 110 + prosjektering 100 + anna 70 = totalt 400 mill.)

Kuttprosess:

- Verdien av vedtekne kutt så langt er, utan kuttet *varelevering Oasen* vurdert til ein verdi av ca. MNOK 150 (dvs. 269-120 er ca. 150)
- Innspel om å aktivere kutt nr. 20 «Avslutte bane ved Oasen (depot bygges annet sted dersom mulig)» med verdi MNOK 600 vart diskutert i Styringsgruppa 12/3.
 - I dette kuttet ligg også verdien av å ikkje bygga depot i dagen på Spelhaugen.
 - Estimert verdi av kuttet er, føresett at bygging av nytt depot i Løvsbakken vest er mogleg, MNOK 330.
- Vedtekne kutt utgjer pr. no i realiteten MNOK 150, medan behovet for kutt framleis er i storleik MNOK 500.

Kort om bygging av depot i fjell

Utgreiing så langt viser at å leggje depotet i Løvsbakken vest er mogleg, og at tidsbruk for reguleringsprosess er mindre enn 1 år. Det er difor realistisk å leggja til grunn at dette kan gjennomførast.

Oppsummering:

Ettersom kuttbehovet har sin begrunnelse i å gjennomføre prosjektet iht. KS2-rapporten, så er aktivering av kutt eit ledd i å styre prosjektet slik det er omtala i KS2.

- a) Vedteke reelt kostnadskutt: MNOK 150 (dvs. MNOK 400-150=250 i underdekning).
- b) Komande kostnader er vurdert som reelle overskridingar: MNOK 400
- c) Vurdert reelt kostnadskutt ved å stoppe ved Oasen og ikkje aktivere tidlegare vedtekne kutt (MNOK 269), gjev MNOK 330 i kuttverdi. Bygging av depot i dagen er i KS2 sett til MNOK 270.
 - Dvs.: MNOK 600-270=330
- d) Tidlegare vedtekne kutt (269 mill.) minus varelevering Oasen (120 mill.) gjev eit kutt på 150 mill, og å aktivere kutt nr. 20 «Avslutte bane ved Oasen (depot bygges annet sted dersom mulig)» gjev eit kutt på 330 mill. Samla kuttverdi vert såleis 480 mill. Dette er tett opp mot det opprinnelege behovet for kostnadsreduksjon på 500 mill.

Konklusjonar:

Konklusjonen i høve til kuttbehov er difor at det kostnadmessig er fornuftig å avslutta byggetrinn 4 ved Oasen, etablere varelevering ved Oasen og etablere depot i fjell i Løvstakken vest.

Konklusjon i høve til framdrift er at det er heilt naudsynt å avklåra dette no. Det vil ha klåre negative fylgjer for framdrifta dersom ein ikkje einast om avklåringar. Omtale av arbeidet i Løvstakken må vera klårt i mai 2018.

Konklusjon i høve til usikkerheitsstyring er pr. i dag at prosjektet må forholda seg til faktorar som ein ikkje kontrollerer, og som ein ser kan gje betydelege forseinkingar og kostnadsauke. Ved å avslutte ved Oasen vil prosjektet få ei styringsramme i nivå P50.

Kollektivterminalen ved Oasen vil byggjast og slik at det vil verta eit funksjonelt bytepunkt for kollektivtreisande.

Det vert difor bedt om at styringsgruppa gjev aksept til fylgjande:

1. Tidlegare vedtekne kutt vert opprettheldt, med unntak av kutt nr 14 («*Ikke bygge varelevering Oasen*»), som no vert teke inn i prosjektet igjen.
2. Kutt nr. 20 «*Avslutte bane ved Oasen (depot bygges annet sted dersom mulig)*» vert gjennomført.

Vedlegg 6

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Fra: Sekretariatet
Kopi til: Fyll inn.

Saksbehandler:
Torill Klinker/
Vår dato: 22.03.2018
Vår referanse: Fyll inn.

Revidert finansieringsplan, Bybanen byggetrinn 4.

Bakgrunn

Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017-2023, heretter kalt Byvekstavtalen, ble fremforhandlet mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, våren 2017, og endelig signert 1. september 2017. Byvekstavtalen fastslår i kapittel 2, side 2, følgende: «Rammeverket for bymiljø- og byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014-2023 og omfatter ett slikt prosjekt; Bybanen til Fyllingsdalen.» Videre fastslår Byvekstavtalen i kapittel 3, side 4: «Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Statens halvdel utgjør per dags dato 3,1 mrd. 2016-kroner, jf. punkt 4 Nærmere om Bybanen til Fyllingsdalen. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.»

Dette dokumentet er den endelige finansieringsplanen det vert vist til i Byvekstavtalen, slik det er referert over.

Føretsetnader og konklusjonar i KS2

Bybanen vert finansiert gjennom Byvekstavtalen, men i samband med bygging av Bybanen vert det også gjennomført andre tiltak med andre finansieringskilder. Dette gjeld i hovudsak gang- og sykkelvegar og opparbeiding av tilliggande område til bybanetraseen. I KS2-rapporten er alle desse tiltaka teke med i kostnadvurderingane. Hovudprinsippa for finansieringen av desse tiltaka, gjengjeve i tabellen nedanfor, er henta frå KS2-rapporten og baserer seg på prinsipp nedfelt i Byvekstavtalen:

Tabell 1

Tiltak	Finansieringskilde
Opparbeidelse av tilliggende områder til bybanetraseen	Deling mellom Bergen kommune/lokale parter og Bybanen gjennom byvekstavtalen
Stamveg sykkel, parsell Kristianborg-Sentrum	Programområde riksveg, staten v/SVV
Program gang- og sykkelveger	Hordaland fylkeskommune gjennom Byvekstavtalen
Gang- og sykkelveger tilhørende bybaneprojektet	Bybanen gjennom Byvekstavtalen
Gang- og sykkelveg gjennom Løvestakken	Bybanen gjennom Byvekstavtalen
Øvrige investeringer Bybanen	Bybanen gjennom Byvekstavtalen

I til Byvekstavtalen, slik den er tolka i KS2-rapporten, skal tiltak tilhøyrande Bybanen finansierast 50 prosent gjennom statleg løyving basert på styringsramme P50 for prosjektet. Eventuelle overskridingar utover P50 vert ikkje dekkja av staten.

KS2 konkluderer med fylgjande kostnadsfordeling, P50 og P85, på dei ulike tiltaka som inngår i byggeprosjektet, alle tall i heile millionar kroner (prisnivå okt.2017):

Tabell 2

Kostnadselement	P50	P85
Park og VA – Bergen kommune	126	143
Gang- og sykkelveg, programområde FV	237	268
Stamveg sykkel, programområde RV	843	955
Bybanen, statens 50% andel	3 198	3 198
Bybanen, lokal 50% andel	3 198	4 049
Sum finansiering	7 602	8 614

KS2-konsulenten anbefalar at prosjektdirektør vert tildelt ei eigen styringsramme på P30 som tilsvarar 7 150 mill. kr. Vidare foreslår KS2-konsulenten at administrativ leing i HFK vert tildelt eit styringsmål på P50 (statens styringsramme for prosjektet) som tilsvarar 7 600 mill. kr, og at styringsgruppa for Miljøløftet vert tildelt ei kostnadsramme på P85 som tilsvarar 8 600 mill. kr. Desse forslaga til rammer gjeld alle tiltaka samla.

Det er i etterkant av KS2 oppdaga ein feilføring i kostnadsfordelinga som er lagt til grunn i KS2-rapporten. Dette gjeld element *B8 Løsmassetunell* med tilhøyrande påslag for rigg og drift i post B98. Den prisjusterte summen utgjer ein forventa kostnad på 117 mill. kr (ref. tabell i bilag 5 til KS2-rapporten) som feilaktig var vurdert å tilhøyra Stamveg sykkel. Det riktige er at dette elementet tilhøyrer Bybanen (løsmassetunell Fløen). Når ein korrigerer grunnkalkylen og tilhøyrande forventa tillegg og usikkerheitsavsetning ser kostnadsfordelinga slik ut:

Tabell 3

Kostnadselement	P50	P85
Park og VA – Bergen kommune	126	143
Gang- og sykkelveg, programområde FV	237	269
Stamveg sykkel, programområde RV	712	807
Bybanen, statens 50% andel	3 264	3 264
Bybanen, lokal 50% andel	3 264	4 132
Sum finansiering	7 602	8 614

Med dette kan ein konkludere med at P50 for Bybanen er på 6528 mill. kroner. Som omtalt i Byvekstavtalen vert ikkje eventuelle overskridingar utover P50 dekkja av staten. Staten sin andel skal med andre ord avgrensast til 3 264 mill. 2017-kroner.

Endeleg oversikt over kostnadsbærarar og finansieringskjelder

Hordaland fylkeskommune la i styringsgruppemøte 0218 fram forslag om kostnadskutt. Kostnadskutta vart vedtekne som vist i tabellen under:

Tabell 4a

Beskrivelse	Bergen kommune	Programområde FV	Bybanen
Kutte i veibygging Møbelringen-Fabrikkgaten		5	10
Redusere veibygging Minde-Alle-Wergeland		9	
Redusere gangvei-/sykkelfeltbredde i Kanalveien		30	
Ikke bygge sykkelbro over Folke Bernadottes veg, og tilhørende tilknytning vestover		10	
Bassenger Minde sør	12		13
Redusert bygningsmasse depot			40
Fjerne vendesløyfe Spelhaugen			20
Ikke bygge varelevering Oasen			120
Sum kutt	12	54	203
Kostnad etter kuttforslag	114	183	6325

Det har i ettertid synt seg at det tidlegare vedtekne kuttet *Ikke bygge varelevering Oasen* vanskeleg let seg gjennomføra, ettersom det uansett må tilretteleggjast for etablering av varelevering på eit seinare tidspunkt. Dette kuttet, på 120 mill, vert difor teke ut av kuttlista.

Det er også identifisert andre kostnadsdrivande element i ettertid. Eitt av desse er etablering av midlertidig løysing for Bane NOR på Koengen for handtering av nybil-omlasting, tidlegare handtert på Mindemyren. Tiltaket inneber fristilling av Kronstadsporet og Mindemyren til Bybanen. Ein føresetnad er at Bybaneprojektet dekkar kostnader summert til 100% av MNOK 90 for Koengen og 50% av MNOK 60 for støttemur langs Fløen, dvs. totalt 90+30 = 120 MNOK. (Tiltaka har usikkerheit +/- 40%.)

For depot Spelhaugen er reguleringa ikkje avslutta, ved at val mellom alternativ i dagen eller i fjell ikkje er gjort. Dette er avgjerande for framdrift og kostnader ved at prosjektering vert utsett. Ved at det er antyda som sannsynleg at eit politisk vedtak er retta mot depot i fjell, er meirkostnaden vurdert til MNOK 110.

Finansieringsplan (datert 07.03) vart lagt fram for Miljøløftet si styringsgruppe den 12.03.18. I møtet peikte fylkesrådmannen på at kostnadar for Bybanens byggetrinn 4, tross dei kutt som er gjort, no er utanfor styringsramma til prosjektet. Behov for ytterlegare kostnadsreduksjon gjer at prosjekteigar ynskjer å vurdere moglegheiter for å avslutte byggetrinn 4 ved Oasen. Det er i så fall ein føresetnad at bybanen frå Oasen til Spelhaugen vert gjennomført på eit seinare tidspunkt.

Å avslutte bybanen ved Oasen har ein kuttverdi på 600 mill. I kuttet ligg også verdien av depot i dagen på Spelhaugen. Dette har ein kostnad på 270 mill. Føresetta at det er mogleg å bygga nytt depot i Løvstakken, vert samla kuttverdi på 330 mill.

Ny kuttliste er vist i tabell 4b:

Tabell 4b

Beskrivelse	Bergen kommune	Programområde FV	Bybanen
Kutte i veibygging Møbelringen-Fabrikkgaten		5	10
Redusere veibygging Minde-Alle-Wergeland		9	
Redusere gangvei-/sykkelfeltbredde i Kanalveien		30	
Ikke bygge sykkelbro over Folke Bernadottes veg, og tilhørende tilknytning vestover		10	
Bassenger Minde sør	12		13
Redusert bygningsmasse depot			40
Fjerne vendesløyfe Spelhaugen			20
Avslutte bane ved Oasen			330
Sum kutt	12	54	413
Kostnad etter kuttforslag	114	183	6115

Tabell 5 nedanfor gjev eit oversyn over tiltak, rammer og finansieringskjelder. Det er ikkje gjort endringar i tabellen i høve til kuttlista, ettersom prosjektet framleis styrer mot P50 og ein statleg andel på inntil 3264 mill. kroner. Eventuelle overskridingar vert ikkje dekkja av staten. Dersom dei foreslåtte kutta gjer at samla kostnad vert lågare enn 6528 mill. kroner, kan staten sin andel verta redusert tilsvarende.

Tabell 5

Kostnadselement	Prosjektdirektørens ramme	Styringsramme (P50)	Kostnadsramme (P85)	Finansieringskjelde
Park og VA	114	126	143	Bergen kommune
Gang- og sykkelveg, FV	183	237	269	Bompenger
Stamveg sykkel,	712	712	807	Statlige midler gjennom Byvekstavtalen
Bybanen, statens 50% andel	3160,5	3 264	3 264	Statlige midler gjennom Byvekstavtalen (50/50)
Bybanen, lokal andel	3160,5	3 264	4 132	Bompenger
Sum finansiering	7333	7 602	8 614	

Kostnadane kan periodiserast som følgjer: (mill. 2017-kr)

Tabell 6

Kostnadselement	Inntil 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totalt
Park og VA*		-	35	35	34	22	-	114
Gang og sykkelveg fv*		-	55	55	53	20	-	183
Stamveg sykkel**		54	150	180	178	150	-	712
Bybanen, totalt**	168	730	1667	1819	1612	420	108	6528
Totalt	168	784	1907	2089	1877	612	108	7537

*For lokalfinansierte prosjekt er prosjektdirektørens ramme lagt til grunn.

** For statlege prosjekt er styringsramme (P50) lagt til grunn

Vedlegg 7

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Fra: Sekretariatet
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:
Torill Klinker
Vår dato: 30.03.2018
Vår referanse:

Utkast til handlingsprogram 2019-2022

I tråd med årshjulet for Miljøløftet skal handlingsprogrammet reviderast årleg for ny 4-årsperiode, med hovudvekt på komande budsjettår. Revidert handlingsprogram skal danne grunnlag for budsjettinnspel til Statsbudsjettet for 2019, og gje rammer for investeringsbudsjettet for neste 4-årsperiode. For å sikra statlege midlar er det avgjerande å fatta lokale vedtak i Fylkesting og Bystyre i juni 2018. Styringsgruppa vil få handlingsprogrammet til endeleg handsaming i neste møte, den 27. april.

Porteføljestyling

Miljøløftet skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. I tråd med gjeldande handlingsprogram inneber dette at prioriteringane i Miljøløftet vert bestemt av fylgjande kriterier:

- Mål- og resultatstyring (nullvekstmålet)
- Disponible midlar
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk nytte
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Sekretariatet har skjønsmessig vurdert nye tiltak opp mot prinsipp om porteføljestyling, i hovudsak nullvekstmålet. Ei nærare vurdering av samtlige prosjekt i handlingsprogrammet vil foreligga til neste møte.

Vidareføring av gjeldande handlingsprogram

Dei aller fleste prosjekta for 2019 er ei vidareføring av gjeldande handlingsprogram for perioden 2018-2021.

Dei økonomiske bindingane for perioden 2019-2022 er framleis store, og slik sekretariatet ser det er det avgrensa handlingsrom i høve til å starta opp nye prosjekt for budsjettåret 2019. Sekretariatet har prioritert nokre få nye prosjekt, i tråd med porteføljestyingsprinsippa,

og etter innspel frå faggruppene. Sekretariatet har hatt tett dialog med dei ulike partane i denne prosessen, og saka har vore diskutert i administrativ koordineringsgruppe (AKG).

Finansiering

Finansiering av handlingsprogrammet baserer seg på statlege programområde-midlar, statlege midlar til 50%-finansiering av bybanen, fylkeskommunale midlar, belønningsmidlar og bompengar.

I det fylgjande vert det presentert eit oversyn over forslag til disponering av midlar, med vekt på budsjettåret 2019. Eit detaljert oversyn for heile perioden finn de i tabellformat, vedlegg 8 og vedlegg 9.

Alle tal er i 2018-kr, dersom anna ikkje er oppgitt. Sekretariatet minner om at det er prognosar frå feb. 2018 som er lagt til grunn for handlingsprogrammet, og at ein såleis må rekna med endringar i løpet av perioden.

Statlege programområdemidlar:

I byvekstavtalen er det for avtaleperioden 2017-2023 lagt til grunn totalt 1,5 mrd. 2017-kr. til programområdetiltak langs riksveg. Dei statlege bidraga vil bli vurdert på nytt ved reforhandling av avtalen, og vert fastsett i dei årlege statsbudsjetta.

Ettersom avtalen først vart signert hausten 2017, rakk ein ikkje å spela inn behov for statlege midlar for 2018. Dermed vert potten på 1,5 mrd fordelt over resten av perioden (2019-2023). For 2019 har ein lagt opp til eit forbruk på 300 mill., hovudsakeleg til sykkelstamveg (sykkeltilbod langs riksveg).

For 2019 er dei statlege programområdemidlane foreslått disponert slik:

Prosjekt	Mill. kr.
Vidareføring av prosjekt frå HP 2018	
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen B4)	179
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum delstrekning 2 Nesttun - Skjold (Rådal/Lagunen - Nesttun)	57
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, (Delstrekning 6 Bergen sentrum - NHH)	33
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for rv. 555 Damsgårtunnelen)	27
Nye prosjekt	
E39 Gamle Bergen. Framkometiltak kollektiv, forlenging avkøyringsrampe	4
SUM	300

Også for resten av perioden er det foreslått disponert 300 mill. årleg til statlege programområdetiltak, i hovudsak til sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg. Sjå vedlegg 8 og vedlegg 9 for detaljar.

Statlege midlar til Bybanen

Gjennom byvekstavtalen er det føresett at staten skal bidra med halvparten av kostnadane til Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen. I avtalen er det lagt til grunn ein prosjektkostnad på 6,2 mrd. 2016-kr., og eit statleg bidrag på 3,1 mrd. Staten sitt endelege bidrag vert fastsett av Stortinget i dei ordinære budsjettprosessane, på bakgrunn av gjennomført KS2-rapport og endeleg finansieringsplan.

Revidert finansieringsplan legg opp til ein P50 for byggetrinn 4 på 6528 mill. 2017-kr, og at staten sin andel dermed skal avgrensast til 3264 mill. 2017-kr.

I samråd med Bybanen Utbygging er det lagt opp til fylgjande disponering av dei statlege midlane (mill. 2018-kr.):

2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totalt
350	960	928	822	214	55	3329

HFK-midlar:

Fylkeskommunale midlar til investeringar framgår av byvekstavtalen og Prop. 11 S (2017-2018). Det er i avtalen lagt til grunn at Hordaland fylkeskommune skal løyve 255 mill. 2017-kr pr. år i avtaleperioden. (260 mill. i 2018-kr.) Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til finansiering av programområdetiltak (gange-, sykkel- og kollektivtiltak), men skal også kunne omfatte investeringar i bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Det fylkeskommunale bidraget skal vurderast på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen.

Dei fylkeskommunale midlane er foreslått disponert etter prinsipp om porteføljestyring, med eit fokus på programområdetiltak for gange- sykkel og kollektiv, samt Andre tiltak, som ligg til Miljøløftet. Midlane er foreslått disponert etter same prinsipp for heile perioden (sjå tabell, vedlegg 8 og vedlegg 9).

Det er ikkje avsett fylkeskommunale midlar til innkjøp av nye bybanevogner i perioden. Dette er nærare omtala under belønningsmidlar.

For 2019 er dei fylkeskommunale midlane foreslått disponert slik: (mill. 2018-kr.)

Prosjekt	Mill. kr.
Vidareføring av prosjekt frå HP 2018 (bindingar)	
Infrastruktur Paradis	5,0
Sykeltrase mot Nordnes (Nordnes I)	8,0
Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes	2,0
Trolleybuslinje til Laksevåg	9,0
Haukeland sør, kollektivfelt	1,0
Olav Kyrresgate	50,0
Endepunkt trolley	1,0
Nye prosjekt	
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken–Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)	1,0
Fremkommelighetstiltak sykkel (enklare tiltak, farge sykkelfelt, merking mm)	3,0
Mindre kollektivtiltak, enklare tiltak.	4,0
Andre tiltak	
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	30,0
Trafikksikkerhet og hjertesone	30,0
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanens infrastruktur og trolleybuss	12,0
Prosjektering / diverse løpande prosjekt fylkesveg til vurdering ved neste rullering. (Inkludert div. tiltak Håkonshellavegen og sykkeltiltak Bjørgeveien)	8,0
Planlegging fylkesveg i Bergen	22,0
Sykelbyavtalen	2,0
Bsyskkelordning	4,0
Kommunikasjon	4,5
Sekretariat	3,0
Reisevaneundersøkelse	1,0
Støy	2,5
SUM	203

Belønningsmidlar

I byvekstavtalen er det lagt til grunn 1,4 mrd. 2017-kr i avtaleperioden, noko som utgjør 200 mill. årleg. I handlingsprogrammet er dette lagt flatt som eit tilskot til Drift av kollektivtrafikk i Bergen på 200 mill. årleg. Ein slik fast sum vil ikkje gje rom for nye tiltak, ettersom dette berre finansierer drift av allereie iverksette tiltak.

Partane er einige i at det er behov for å auka belønningsmidlane, særleg på grunn av auka behov for driftsmidlar til kollektivtrafikken. Oppfyljing av nullvekstmålet krev ein vesentleg høgare kollektivandel. Kontinuerleg styrking av tilbod og kapasitet i kollektivnettet er ein føresetnad, som inneber behov for årleg auke i tilskotsbehov til drift av kollektiv.

Bergen syner også til god måloppnåing. Biltrafikken gjennom bomringen er redusert med nærare 10% sidan 2012, og tal for 2017 syner nærare 62 millionar påstigande passasjerar, ein auke på heile 6% frå 2016. Estimerte prognosar tilseier at kollektivtrafikken må ha ein

årleg vekst på 3-4% for å nå nullvekstmålet. Passasjerveksten dei siste åra viser dermed god måloppnåing.

For dei lokale partane er det viktig å presisere behovet for auka belønningssmidlar, og det er ein forventning om at dette vert eit tema i reforhandling av byveksttalen i løpet av 2018.

Det er ikkje avsett midlar til innkjøp av nye bybanevogner i handlingsprogram-perioden. Den nye delstrekninga til Fyllingsdalen vil ha behov for nytt materiell, dette bør truleg vera på plass i løpet av 2021. Finansiering av bybanevogner kan anten løysast gjennom auka belønningssmidlar, eller på anna vis avklårast gjennom reforhandling av byveksttalen.

Bompengar

Berekna inntekter frå bompengesystemet i Bergen er omtala i Prop. 11 S (2017-2018) der det heiter at ein forventar ein auke i brutto bompengainntekter frå om lag 680 mill. i 2017, til vel 1 mrd. årleg som følgje av nye bomstasjonar og innføring av miljødifferensierte takstar. Dette gjev brutto bompengainntekter på om lag 20 mrd. for perioden 2018-2037. Av dette er om lag 11 mrd. føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innanfor byveksttalen. Det er vidare føresett om lag 5,3 mrd. kr til å nedbetale eksisterande lån knytt til Bergensprogrammet, om lag 2,6 mrd. til å dekke finansieringskostnader og om lag 1,7 mrd. til å dekke inkrevjings- og driftskostnader.

For 2019 er det lagt til grunn 870 mill. (2018-kr) i netto bompengainntekter. Desse er fordelt slik:

Prosjekt	Bruk av bompengar
Bybanen BT4	744
Hjellestadvegen	30
Bybanen B4 - Gang og sykkeltiltak langs fylkesveg	55
Planleggingsmidlar, bybanen BT 5	25
Totalt	854
Tilgjengeleg restbeløp	17

For resten av perioden er det lagt til grunn netto bompengainntekter på 867 mill. i 2020, og 850 mill. for åra 2021 og 2020. Reduksjonen i netto inntekter skuldast i hovudsak at ein har tatt høgde for ei høgare lånerente.

For 2020 er det inntil vidare lagt opp til eit bompengunderskot på 154 mill. Dette skuldast den høge produksjonen til Bybanen i perioden. Underskotet kan løysast gjennom eit kortsiktig lån, slik det er vist til i Prop. 11 S (2017-2018):

«For å sikre rask oppstart i tråd med planlagt framdrift og rasjonell gjennomføring av Bybanen til Fyllingsdalen, går departementet likevel inn for at det blir opna for å vurdere kortsiktige låneopptak ut over dagens gjeldsnivå dersom det ikkje er mogeleg å dekke føresett bompengebidrag med løpande bompengainntekter dei første åra.»

Kroneverdi=2018 (2 %) i Mill kr.	2019							2020					2021					2022					
	Total kostnad	Sum	Bel	Eksterne tilskudd	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	
Prosjekter																							
Prosjekt med statsmidler - Programområder																							
E39 Sykkeltstamveg, delstrekning 5 Kristianborg-Bergen sentrum (lans bybanen B4)	712	179				179		204			204		180			180		102				102	
E39 Sykkeltstamveg Bergen sentrum delstrekning 2 Nesttun - Skjold (Rådal/Lagunen - Nesttun) (Gamle Osbanen)	149	57				57		68			68		11			11		0				0	
E39 Sykkeltstamveg Sandvikstorget-Glassknag, (Delstrekning 6 Bergen sentrum - NHH)	66	39		6		33		12			12		0			0		0				0	
E39 Sykkeltstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Sykkeltstamveg) (Del av delsparsell 5)	43	0				0		0			0		11			11		0				0	
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for rv. 555 Damsgårdunnen)	88	27				27		10			10		0			0		0				0	
Gjensidigkrysset Sandviksvei	2	0				0		0			0		0			0		0				0	
Kollektivprioritering Haukås / Breistein	14	0				0		0			0		0			0		0				0	
Åsane terminal, kapasitetsutvidelse	32	0				0		0			0		0			0		0				0	
Sum bindinger programområde statlige midler	1 106	302	0	6	0	296	0	294	0	0	294	0	202	0	0	202	0	102	0	0	0	102	
Bybanen 3, binding fra Bergensprogrammet																							
Bybanen 3, binding fra Bergensprogrammet	4 047	0				0		0			0		0			0		0				0	
Sum bindinger Bybanen 3 fra Bergensprogrammet	4 047	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nye Prosjekter med statsmidler - programområde																							
E39 Sykkeltstamveg delstrekning 6 Christies gate - Bradbenken (slottsgate)	0	0				0		0			0		0			0		0				0	
E39 Bradbenken - Sandvikstorget Sykkeltstamveg Bergen delstrekning 6	105	0				0		1			1		56			56		48				48	
E39 Fjøsangerveien/Solheimsgaten Fabrikkgaten - Solheimsgaten (Sykkeltstamveg Bergen d5) (kryssing av Fjøsangerveien)	156	0				0		0			0		11			11		64				64	
E39 Sykkeltstamveg Bergen sentrum delstrekning 3 Nesttun - Fjøsanger (Gamle Vossebanen)	301	0				0		0			0		8			8		73				73	
E39 Sykkeltstamveg Bergen sentrum, delstrekning 1 Skeie - Rådal	123	0				0		0			0		0			0		13				13	
E39 Sykkeltstamveg Bergen sentrum delstrekning 4 sammenkobling i Fjøsangerkrysset inkl. strekning frem til Kristianborg (Gamle Vossebanen)	266	0				0		0			0		0			0		0				0	
E39 NHH kollektivfremkommelighet, forelengelse avkjøringsrampe	5	0				0		0			0		5			5		0				0	
E39 Gamle Bergen kollektivfremkommelighet, forelengelse avkjøringsrampe	5	4				4		1			1		0			0		0				0	
Holdeplasser: Oppgradere strekningen Indre Arna - Vågsbotn til UU	12	0				0		3			3		9			9		0				0	
E39 Hopskrysset utvidelse av avkjøringsrampe for buss retning sør/ Lagunen	10	0				0		1			1		9			9		0				0	
Sum nye prosjekter programområdemidler Stat	983	4	0	0	0	4	0	6	0	0	6	0	98	0	0	98	0	198	0	0	0	198	
Prosjekt med statlige programområdemidler (sum bindinger og nye, inkl. tidligere bev og restfinansieringsbehov)	2 088	306	0	6	0	300	0	300	0	0	300	0	300	0	0	300	0	300	0	0	0	300	
Bybanen, byggetrinn 4, fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen																							
Statens 50% andel av Bybanen 4	3 329	960	0	0	0	960	0	928	0	0	928	0	822	0	0	822	0	214	0	0	0	214	
Kostnad Bybanen 4 som belastes bompenger (P50)	3 329	744	0	0	0	744	0	928	0	928	0	0	822	0	822	0	0	214	0	214	0	0	
Sum kostnader Bybane B4 eks sykkelstamveg	6 658	1 703	0	0	0	744	960	1 856	0	928	928	0	1 644	0	822	822	0	428	0	214	214	0	
Bindinger på fylkeskommunale prosjekt fra 2018																							
Fv 564 Salhusvegen, sykkelveg med fortau	138	0				0		0			0		0			0		0				0	
Hjellestadvegen	208	30			30		13			13		0				0		0				0	
Ringveg vest med tilgrensende tunneloppgradering	1 784	0				0		0			0		0			0		0				0	
Oppgradering holdeplasser	15	0				0		0			0		0			0		0				0	
Sandslikrysset, fylkesvegbudsjettets andel - resten er på stat utenfor miljøløftet	76	0				0		0			0		0			0		0				0	
Kong Oscars gate	91	0				0		0			0		0			0		0				0	
GS bro, Nygårdstangen	79	0				0		0			0		0			0		0				0	
Bjørgevegen sykkel	87	0				0		0			0		0			0		0				0	
Infrastruktur Paradis (50 % private bidrag, av totalt 78 mill. kr)	48	5				5		0			0		0			0		0				0	
Følgjengsrikning Kirkevoll skole	48	0				0		0			0		0			0		0				0	
Hesthaugveien , kollektivfelt	23	0				0		0			0		0			0		0				0	
Sykeltrase mot Nordnes (Nordnes I)	32	8				8		0			0		0			0		0				0	
Allestavegen - Skarphaugen sykkel (nordre del)	123	0				0		19			19		0			0		0				0	
Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes	19	2				2		0			0		0			0		0				0	
Trolleybuslinje til Laksevåg	42	9				9		24			24		0			0		0				0	
Sykkelveginspeksjoner	5	0				0		0			0		0			0		0				0	
Skilting/oppmerking i sentrale st	7	0				0		0			0		0			0		0				0	
Tiltak etter strekningsvise utgre	2	0				0		0			0		0			0		0				0	
Innfartsparkering	3	0				0		0			0		0			0		0				0	
Haukeland sør, kollektivfelt	10	1				1		0			0		0			0		0				0	
Olav Kyrresgate	71	50				50		7			7		0			0		0				0	
Bygging av nye bomsnitt	100	0				0		0			0		0			0		0				0	
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	38	0				0		27			27		0			0		0				0	
Brændalen, framkommelighet for buss	4	0				0		0			0		0			0		0				0	
Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss	4	0				0		0			0		0			0		0				0	
Endepunkt trolley	4	1				1		1			1		1			1		1				1	
Aktiv signalprioritering	10	0				0		0			0		0			0		0				0	
Sum bindinger fylkeskommunale prosjekter fra 2018	3 070	106	0	0	30	0	76	91	0	13	0	78	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	
Nye prosjekt på fylkesveg																							
Fv.585 Nattlandsveien, Wier-Jenssens vei - Hagerups vei (sykkelfelt, kollektivfelt og TS)	0	0				0		0			0		0			0		0				0	
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken – Margretestredet/Klosteret (Nordnes II)	18	1				1		4			4		13			13		0				0	
Fv. 582 Stortveitvegen, Paradis - Hagrups vei	0	0				0		0			0		0			0		0				0	
Fv. 000 Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)	18	3				3		5			5		5			5		5				5	
Fv 000 Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak.	24	4				4		5			5		5			5		10				10	
Bybanen B4 - Gang og sykkel fylkesveg	183	55			55		55		55		55		53		53		20		20			20	
Sum nye prosjekter fylkesveg	243	63	0	0	55	0	8	69	0	55	0	14	76	0	53	0	23	35	0	20	0	15	
Andre tiltak																							
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	136	30				30		30			30		30			30		30				30	
Trafikksikkerhet og hjertesone	151	30				30		30			30		30			30		30				30	
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanens infrastruktur og trolleybuss	81	12				12		12			12		0			0		0				0	
Prosjektering (diverse løpende prosjekt fv.) til vurdering neste rullering	14	8				8		3			3		0			0		0				0	
Planlegging fylkesveg i Bergen	110	22				22		22			22		22			22		22				22	
Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	113	25			25		25		25		25		20		20		10		10			10	
Sykkelbyavtalen	20	2				2		2			2		2			2		2				2	
Bysykkeldordning	20	4				4		4			4		4			4		4				4	
Kommunikasjon	31	5				5		5			5		5			5		5				5	
Sekretariat	17	3				3		3			3		3			3		3				3	
Reisevaneundersøkelse	37	1				1		1			1		1			1		1				1	
Støy	6	3				3		1			1		1			1		1				1	
Drift av kollektivtrafikk i Bergen	1 000	200	200			200		200	200				200	200				200	200			200	
Sum andre tiltak	1 735	344	200	0	25	0	119	338	200	25	0	113	318	200	20	0	98	308	200	10	0	98	
Sum kostnader fylkeskommunale prosjekter	5 048	513	200	0	110	0	203	498	200	93	0	205	395	200	73	0	122	344	200	30	0	114	
Sum kostnader																							

Kroneverdi=2018 (2 %) i Mill kr.			2019						2020					2021					2022					
Prosjekter	Total kostnad	Sum	Bel	Eksterne tilskudd	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK		
		Sum kostnader	17 843	2 522	200	6	854	1 260	203	2 654	200	1 021	1 228	205	2 338	200	895	1 122	122	1 072	200	244	514	114
Finansiering		Total kostnad	2019						2020					2021					2022					
Finansiering		Sum	Bel	Eksterne tilskudd	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK		
	Bompennger nye midler	870			870			867		867			850		850			850		850				
	Bompennger overført	0						0					0					0						
	Statlig del bybanen 50 %	960				960		928			928		822			822		214			214			
	Fylkeskommunale midler	255					255	255				255	255				255	255					255	
	Statlige programområdemidler	300				300		300		300			300			300		300			300			
	Statlige belønningsmidler nye midler - ikke tildelt	200	200					200	200					200	200				200	200				
	Statlige belønningsmidler nye midler - overført	0						0						0					0					
	Ekstern finansiering	6		6				0						0					0					
Sum Finansiering		2 591	200	6	870	1 260	255	2 551	200	867	1 228	255	2 427	200	850	1 122	255	1 819	200	850	514	255		
Rest		Total kostnad	2019						2020					2021					2022					
Rest	Restbeløp av tilgjengelig finansiering	Sum	Bel		Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK		
	Bompennger	17			17			-154		-154			28		28			636		636				
	Statlig del bybanen 50 %	0				0		0			0		0			0		0			0			
	Fylkeskommunale midler	52					52	50				50	133				133	141					141	
	Statlige programområdemidler	0				0		0			0		1			1		0			0			
	Statlige belønningsmidler	0	0					0	0				0	0				0	0					
	Ekstern finansiering	0						0						0					0					
Sum Restfinansiering		69	0	0	17	0	52	-104	0	-154	0	50	162	0	28	1	133	777	0	636	0	141		