

Saksnr: 2023/66912-4**Saksbehandlar:** Torill Klinker**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		28.08.2024
Fylkesutvalet		19.09.2024

Bruk av statlege midlar frå bompengeforliket for 2024 - tilskot til betre kollektiv**Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet sluttar seg til at det statlege tilskotet for 2024 (126 mill.) vert nytta til:

- Planarbeid knytt til KDP Vest (1 mill.)
- Naudsynt teknisk minimumsbemanning (3 mill.)
- Vedlikehald bybanevogner og infrastruktur (35 mill.)
- Spesifikasjon av innkjøp nytt vognmateriell (3 mill.)
- Straksinnløyising sykkelveg (10 mill.)
- Redusert uttak av bompengar (74 mill.)

Samandrag

Gjennom byvekstavtalen vert Bergensområdet tildelt 126 mill. kr. for 2024 over post 66, *tilskot til betre kollektivtilbod*. Styringsgruppa i Miljøløftet har avgjort at midlane skal nyttast til Bybanen, utan nærare konkretisering. Midlane skal konkretiserast årleg, og nyttast i løyvingsåret. Etersom det ikkje var råd å konkretisera bruken for 2024 før etter at NTP vart handsama av Stortinget, kjem ikkje denne saka før no.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør**Anne Iren Fagerbakke**
direktør
Mobilitet og kollektivtransport (MOK)

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Denne saka gjer greie for korleis Miljøloftet skal nytte midlane vi får årleg gjennom tilskotsordninga til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod i dei fire største byområda. For 2024 er summen 126 mill. kr.

Tilskotsordninga vart oppretta i 2020, og sikra 110 mill. (2020-kr) årleg til reduserte bompengar og betre kollektivtilbod. Etersom bompengeforliket gjennom vedtak i Fylkestinget (14.12.2022) vart reversert våren 2023, og elbiltakstane samstundes vart auka, kan heile potten frå og med 1. mars 2023 nyttast til betre kollektivtilbod.

Følgjande vedtak vart gjort:

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til å reversere bruken av det statlege tilskotet til reduserte bompengar i Bypakke Bergen.
2. I Bypakke Bergen skal takstane for nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 1 oppjusterast til nivå før bompengeforliket, inkludert påslag for prisstiging, så snart som råd.
3. Nye statlege midlar skal gå til investeringar i kollektivtiltak i Bergen for resten av perioden.

Følgjande vart vedteke i møtet i Styringsgruppa for Bypakke Bergen den 16. desember 2022:

Styringsgruppa i Bypakke Bergen vedtar, med bakgrunn i den lokalpolitiske behandlingen, at tilskudd til reduserte bompengar skal benyttes til bedre kollektivtilbud, så snart reverseringen av takster er implementert. Konkretiseringen av hvordan tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal brukes, vedtas av Miljøloftets styringsgruppe. Styringsgruppa for Miljøloftet har einast om at midlane skal nyttast til Bybanen, utan at nærare konkretisering er gjort.

Vegdirektøren har gjennom styringsgruppa for Miljøloftet gjeve uttrykk for at partane må konkretisera bruken av dei statlege midlane, og at vi bør nytta midlane i løyvingsåret.

Fylkeskommunen har varsla at bruken vil konkretiserast så snart NTP er vedteken av Stortinget, og at midlane skal nyttast i løpet av året.

Mogleg bruk av midlane

Fylkesdirektøren har identifisert fleire hensiktsmessige bruksområde knytt til Bybanen. For fylkesdirektøren er det samstundes viktig å presisera at det er knytt stor usikkerheit til finansiering av BT5, og at ein difor må nytta desse midlane med varsemnd og i tråd med god risiko- og økonomistyring.

Følgjande bruksområde for 2024 er identifisert (med skissert behov for perioden 2025-2026):

Tiltak	2024	2025	2026
KDP Vest Planmidlar til Bergen kommune sitt planarbeid med kommunedelplan Vest, som skal fastlegga framtidig bybanetrase til Dokken – Laksevåg - Lyngbø	1	12	4
Nøkkelpersonell Sikring av ei minimumsbemanning hjå fylkeskommunen som kan ivareta fagområda anleggsteknikk, grunnerverv, sporgeometri mm opp mot dei pågåande prosessane i Bergen kommune (tunellutgreiing, Nygårdstangen og KDP Vest).	3	12	
Vedlikehald bybanevogner- og infrastruktur Vogner og annan infrastruktur har nådd alderen der det er behov for halvlivsoppgradering, eit tyngre og heilt naudsynt vedlikehaldsløft. Grunna høg kostnadsvekst er det behov for tilleggsfinansiering.	35	50	
Spesifikasjon av innkjøp nytt vognmateriell Anskaffelse og produksjon av bybanevogner er eit langsiktig arbeid. Det er difor allereie no behov for å førebu arbeidet med å lage spesifikasjonar som sikrar at nye vogner er eigna både til eksisterande og ny infrastruktur.	3	3	
Straksinnløyising sykkelveg Reguleringsplanane for BT5 og sykkelveg nordover er vedteke, noko som gjev ein del grunneigarar rett til straksinnløyising ettersom	10	10	

bustaden er kryssa ut og føreset fjerna i gjeldande plan. For dei bygg som skal rivast grunna sjølv banetraseen kan ein nytta bompengar til grunnverv, men tre bustader er kryssa ut og føreset fjerna utelukkande som ein konsekvens av regulert gang- og sykkelveg på strekninga mellom Eidsvåg og Åsane terminal. (Desse kostnadane var tenkt finansiert gjennom reforhandling / post 30-midlar, men staten avventar som kjent vidare finansiering til endeleg traseval er fastsett av Bergen kommune.)			
Redusert uttak av bompengar Det er ikkje ynskjeleg å nytta meir bompengar til BT5 i 2024 før prosjektet har garantiar om statleg finansiering. Det er i staden hensiktsmessig å redusera bompengeuttak knytt til sluttoppgjer BT4. (Dette er bruk av bompengar som fylkesutvalet fatta vedtak om i 2022, men som vi enno ikkje har henta ut). Gjelda i Bypakke Bergen var på 4,6 mrd. pr 31.12.2023. Høge låne- og finansieringskostnader gjer det gunstig å reduserauttak av bompengar når ein har moglegheit til det.	74		

Som tabellen syner er det identifisert konkrete behov for inntil 52 mill. kr i 2023, medan den tilgjengelege potten med statlege midlar er 126 mill.

Fylkesdirektøren ynskjer ikkje å setja i gong ytterlegare tiltak for å «fylla opp» potten for 2024. I tråd med god risiko- og økonomistyring ser Fylkesdirektøren det i staden som eit godt grep å nytta resten av dei tilgjengelege midlane (74 mill. kr.) til å redusera uttak av bompengar.

Saka skal handsamast av styringsgruppa for Miljøløftet den 4. oktober. At saka vert lagt fram for Fylkesutvalet no er ei oppfølging av Fylkestinget sitt vedtak den 14. desember 2022 (PS 134/2022) om at Fylkesutvalet skal orienterast ved viktige milepålar.

Vedtakskompetanse

Bruk av statlege midlar gjennom byvekstavtalen skal rapporterast til styringsgruppa for Miljøløftet. Denne saka er ei oppfølging av PS 134/22, som vart lagt fram for Fylkestinget den 14.12 2022, der det heiter at Status skal rapporterast til Fylkesutvalet ved viktige milepålar, som vedtak av reguleringsplan, reforhandling av Byvekstavtalen og andre hendingar som har betydning for framdrift og kostnader. Denne saka vert difor lagt fram for Fylkesutvalet før endeleg vurdering vert gjort av styringsgruppa for Miljøløftet.

Medverknad

Denne saka har ikkje vore til handsaming hjå medverknadsorgana.

Vurderingar og verknader

Administrative/økonomiske konsekvensar:

Denne saka har ingen administrative konsekvensar for fylkeskommunen. Ein bruk av tilskotsmidlar som skissert i saka vil kunne bidra positivt, ettersom fylkeskommunen ikkje har eigne midlar til desse tiltaka. Å redusera bompengeuttakinget har ein større positiv effekt no enn tidlegare år, ettersom rentesituasjonen gjer at finanskostnadane for bompengegjelda no er relativt høge.

Klima:

Bruk av statlege midlar som skissert vil bidra til å sikra kvalitet i framtidige bybaneprosjekt og med det styrka berekrafta i prosjektet. Dei ulike bybaneprosjekta er også viktige for å redusera klimagassutslepp, gjennom å overføre reisestraumar frå bil til bybane. Tiltaket er i tråd med nullvekstmålet og satsinga Vestland har på grøn omstilling.

Folkehelse:

Bruk av statlege midlar som skissert vil bidra til å sikra kvalitet i framtidige bybaneprosjekt og med det styrka berekrafta i prosjektet. Eit ferdig utbygd bybanenett vil bidra til utjamning av sosiale skilnader og betre mobilitet for nye område. Universell utforming er ein viktig premiss for Bybanen.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Bruk av statlege midlar som skissert vil bidra til å sikra kvalitet i framtidige bybaneprosjekt, noko som er i tråd med visjonen vår om å vera nyskapande og berekraftig, med utviklingsplanen sine mål og med andre overordna fylkeskommunale planar og strategiar, og vil bidra til å utvikle gode tenester og eit framtidiretta Vestland.

Konklusjon

Som det framgår av saka mottok Bergensområdet gjennom byvekstavtalen eit årleg tilskot som skal nyttast til betre kollektivtilbod. For 2024 er den disponible summen 126 mill. kr. Styringsgruppa for Miljøløftet har tidlegare einast om at midlane skal nyttast til Bybanen, utan nærare konkretisering, men fylkeskommunen har forpliktet seg til å konkretisera bruken av midlane i løpet av året. For Fylkesdirektøren er det viktig å nytta desse statlege midlane slik at dei sikrar reelle behov innan kollektivområdet, og samstundes ivaretek god risiko- og økonomistyring.

KDP Vest

Kollektivdelen av KDP Vest vart vedteken i bystyret i Bergen 10 april 2024. Vedtaket seier at det skal utarbeidast ein arealdel for kommunedelplanen med konsekvensutgreiing for korridoren frå Bergen sentrum til Loddefjord, der første fase utgjør strekninga frå Dokken sør til Laksevåg og Lyngbø. Å syta for framdrift i denne planlegginga av kollektivsystemet mot vest vil vera eit viktig bidrag til det heilskaplege kollektivsystemet i Bergen. Kollektivdelen av KDP Vest har vore finansiert av Miljøløftet, over den fylkeskommunale potten. Det ligg ikkje midlar til dette i gjeldande handlingsprogram. Fylkesdirektøren meiner difor at det er eit godt grep å nytta statlege tilskotsmidlar til det vidare planarbeidet.

Nøkkelpersonell

Ettersom vidare framdrift for BT5 er utsett gjennomgår no Bybanen utbygging ei nedskalering. Samstundes er det behov for ei minimumsbemanning knytt opp mot dei prosessane som pågår med tunellutgreiing, transformasjon av Nygårdstangen og KDP Vest. Bergen kommune har varsla at dei mellom anna har behov for kompetanse innan anleggsteknikk, grunnerverv og sporgeometri i desse prosessane. Etter fylkesdirektøren sitt syn er det difor kritisk viktig å bevare slik nøkkelkompetanse for å sikra byggbarheit og kvalitet i dei pågåande prosessane.

Vedlikehald bybanevogner- og infrastruktur

Bybanevognene og tilhøyrande infrastruktur har no nådd alderen der det er behov for halvlivsoppgradering. Dette er eit større vedlikehaldsløft som er heilt naudsynt for å halda vognene i drift gjennom heile den planlagte levetida. Fylkeskommunen har avsett eigne midlar til dette, men grunna den høge kostnadsveksten dei siste åra er det behov for tilleggsfinansiering.

Spesifikasjon av innkjøp nytt vognmateriell

Fylkeskommunen legg framleis til grunn at det skal byggast bybane til Åsane, sjølv om prosjektet no har stogga opp i påvente av tunellutgreiinga. Det er ikkje behov for nye bybanevogner før ein skal setja drift på strekninga, men vognanskaffing tek lang tid, og det er leveringstid på vognene. Difor ser fylkesdirektøren det som eit naudsynt grep å setja i gong prosessen med å førebu spesifikasjonsarbeidet for dei nye vognene, slik at ein sikrar at nye vogner er eigna både til eksisterande og ny infrastruktur.

Straksinnløyising sykkelveg

Reguleringsplanane for BT5 og sykkelveg nordover er vedteke, noko som gjev ein del grunneigarar rett til straksinnløyising ettersom bustaden er kryssa ut og føresett fjerna i gjeldande plan. For dei bygg som skal rivast grunna sjølvne banetraseen kan ein nytta bompengar til grunnerverv. *(Fylkestingsvedtak PS 1324/22 Fylkestinget sluttar seg til at det vert nytta bompengar til planlegging, prosjektering og grunnerverv for Bybanen BT5 til Åsane. Det kan nyttast inntil 102 mill. i 2023 og inntil 251 mill. i 2024.)*

Tre bustader er kryssa ut og føresett fjerna utelukkande som ein konsekvens av regulert gang- og sykkelveg på strekninga mellom Eidsvåg og Åsane terminal. Midlar til gang- og sykkelveg var føresett finansiert med statlege post-30 midlar eller ved ein reforhandling, og er såleis ikkje ein del av tilgjengeleg finansiering hjå fylkeskommunen. Estimert samla sum for innløyising av desse er i underkant av MNOK 20.

Fylkeskommunen er dermed sett i ein krevjande situasjon der ein kommunal plan er gyldig og vedteke, grunneigarar krev lovleg straksinnløyising, og staten ser ut til å avventa finansiering av BT5-prosjektet i påvente av at endeleg traseval vert fastsett av Bergen kommune. Fylkesdirektøren ser det som einaste moglege løysing å dekkja desse kostnadane gjennom statlege post 66-midlar.

Redusert uttak av bompengar

Bypakke Bergen har ei gjeld på 4,6 mrd. (pr 30.06.2024). Pr no har ein ikkje større nye prosjekt som krev bompengefinansiering, og ein har difor moglegheit til å nytta det statlege tilskotet til å redusere bompengeutaket på ikkje avslutta prosjekt. (Fylkesutvalet fatta vedtak om bruk av bompengar til sluttoppgjer BT4 i 2022, men midlane er enno ikkje henta ut). Dette er særleg gunstig i den perioden vi er inne i no, med høge renter- og finanskostnader.

Ein bruk av dei statlege midlane til betre kollektiv som skissert i denne saka syter for kvalitet i dei pågåande bybaneprosessane og er i tråd med fylkesdirektøren sine ambisjonar for risiko-økonomistyring.