



# Referat

## Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 1/2018, Klokkeslett: 10:30-14:00, Dato: 2. januar 2018,

SVV, Nygårdsgaten 112, Bergen.

Saksbehandler: Adelheid Nes,  
Dato: 10.01.2018  
Dok: Referat SG 0118 Miljøløftet

	Navn	
Møtedeltakere	Terje Moe Gustavsen (møteleder)	Statens vegvesen
	Anna Elisa Tryti	Bergen kommune
	Pål Kårbø	Hordaland fylkeskommune
	Anne Gine Hestetun	Hordaland fylkeskommune
	Anita Skauge	Jernbanedirektoratet
	Lars Sponheim	Fylkesmannen i Hordaland
Øvrige deltakere til stede	Anne Iren Fagerbakke	Bergen kommune
	Øivind Støle	Bergen kommune
	Håkon Rasmussen	Hordaland fylkeskommune
	Rune Haugsdal	Hordaland fylkeskommune
	Roger Skoglie	Hordaland fylkeskommune
	Helge Eidsnes	Statens vegvesen
	Kjell Erik Myre	Statens vegvesen
	Kirsti Arnesen	Statens vegvesen
	Grethe Vikane	Statens vegvesen
	Trond Høyde	Jernbanedirektoratet
	Lars Christian Stendal	Jernbanedirektoratet
	Torill Klinker	Jernbanedirektoratet
	Torild Hage	Jernbanedirektoratet
	Kjell Kvingedal	Fylkesmannen
	Adelheid Nes (referent)	Sekretariat

## Sakliste

- Sak 01/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 02/18 Godkjenning av referat fra møte 06/17
- Sak 03/18 Presentasjon av forslag til kuttliste for Bybanen bt. 4 til Fyllingsdalen
- Sak 04/18 Eventuelt



## Sak 01/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

*Vedtak:*

*Innkalling og sakliste ble godkjent.*

## Sak 02/18 Godkjenning av referat fra møte 06/17

*Vedtak:*

*Vedlagt referat ble godkjent.*

## Sak 03/18 Presentasjon av forslag til kuttliste for Bybanen bt. 4 til Fyllingsdalen

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. Med dette utgangspunktet er det arbeidet med å finne kostnadskutt på rundt 500 mill. kroner, og dette ambisjonsnivået er bekreftet av styringsgruppen.

HFK orienterte i møte 06/17 om arbeidet med kuttliste for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen. Det ble da bestemt at partene skulle møtes på administrativt nivå for videre avklaringer, og et slikt møte ble gjennomført 14. desember. I dette møtet ble det konkludert med at kuttobjektene settes sammen i pakker som er balansert mellom partene. Det er laget 5 kuttpakker og disse er beskrevet i **vedlegg 2**.

HFK orienterte i møtet om de ulike kuttpakkene, og anbefalte styringsgruppen kuttpakke 1 og 2 for videre behandling. Begge pakkene inneholder kutt på til sammen 150 mill kroner som er akseptert av alle parter. Disse er markert med grønt i tabellen på slide nr. 9 i vedlegg 2.

Kuttpakke 1 omfatter i tillegg kutt som er markert gult i tabellen på slide nr. 9 i vedlegg 2, og som det er varierende tilslutning til, og kutt som er markert blått i



samme tabell. De blå kuttene innebærer å kutte kollektivterminal ved Oasen samt varelevering til Oasen.

I pakke 2 er kutt markert med gult ikke med, men erstattet med en forenklet løsning for sykkelstamvegens parsell mellom Kristianborg og Sentrum. Dette kuttet er ikke ønsket av statens vegvesen. Hovedargumentet mot kuttet er at denne parsellen utgjør navet i sykkelstamveien mot sør, og vil være avgjørende for Miljøloftets målsetning om økte sykkelandeler, se vedlegg 5 til møte 6 2018.

De øvrige kuttpakkene inneholder tiltak som vurderes som ikke hensiktsmessige ut fra en total vurdering av prosjektets målsetninger og driftsmessige konsekvenser. F.eks. vil en nedskalering av depotet i Spelhaugen gi vesentlig økte driftskostnader og dermed øke prosjektets kostnader i et livsløpsperspektiv. Det kan være aktuelt å ta i bruk arealer på Kronstad dersom framtidige driftsforhold tilsier at det er behov for det.

Det presiseres i møtet at hver finansieringskilde svarer for sin del av prosjektet. F.eks. vil midler avsatt til sykkelstamvei ikke bli benyttet til å dekke inn kostnader i andre deler av byggeprosjektet. Imidlertid vil man måtte drive porteføljestyling innenfor rammen av statlige midler på den måten at et evt. overforbruk i sykkelstamveiens parsell fra Kristianborg til Sentrum vil måtte kompenseres ved omprioritering av andre prosjekter som finansieres fra samme kilde.

Styringsgruppen ber om at det legges fram et endelig forslag til kuttliste i et ekstraordinært møte 12. januar, og ønsker å se hvordan kuttforslagene fordeler seg på de ulike finansieringskildene.

*Vedtak:*

*Styringsgruppa ber om et endelig forslag til kuttliste der kuttforslagene er fordelt på de ulike finansieringskildene.*