



## Møtepapir

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 7/2018, Klokkeslett: 07:45-09:45, Dato: 06. juni 2018.

Møtestad: Hotel Ørnen, Bergen sentrum.

Saksbehandler: Torill Klinker  
Dato: 31.05.2018  
Dok: Møtepapir SG 0718 Miljøløftet

## Sakliste

- Sak 45/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 46/18 Godkjenning av referat frå møte 06/18
- Sak 47/18 Erstatningsareal for Mindemyren
- Sak 48/18 Porteføljestyling av gang- og sykkeltiltak langs riksveg i Bergen
- Sak 49/18 Handlingsprogram 2019, fordeling av statlege programområdemidlar
- Sak 50/18 Flytting av bomstasjonar
- Sak 51/18 Organisering av Miljøløftet
- Sak 52/18 Møteplan haust 2018
- Sak 53/18 Eventuelt



## Miljøløftet

### Sak 45/18 Godkjenning av innkalling og sakliste

*Forslag til vedtak: Innkalling og sakliste blir godkjent.*

### Sak 46/18 Godkjenning av referat frå møte 06/18

Referat er vedlagt. Sjå **vedlegg 1**.

*Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.*

### Sak 47/18 Erstatningsareal for Mindemyren

I styringsgruppemøte den 27. april 2018 orienterte prosjektdirektør Hans-Egil Larsen frå Bane NOR om erstatningsareal på Koengen, og framdrift i høve til frigjeving av Mindemyren innan mai 2019. Styringsgruppa presiserte viktigheita av framdrift, og drøfta moglege alternativ til Koengen. Partane var einige om at kostnadskontroll er svært viktig, og at ei rask avklåring er naudsynt i høve til framdrift for bybanen BT4.

Det vart mellom anna fatta slikt vedtak... *Styringsgruppa ber om at det parallelt med vidare arbeid med Koengen, vert undersøkt andre transportmoglegheiter, herunder sjøtransport. Hordaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet har ansvar for å leggja fram ei sak for styringsgruppa.*

Arbeidet nærmar seg no ferdigstilling. HFK har greia ut alternativ til løysingar på jernbane og Jernbanedirektoratet har dokumentert dei ulike alternativa på jernbane. HFK har engasjert PWC til å greie ut alternativ til jernbane, sjå **vedlegg 2**. Jernbanedirektoratet har nytta Bane NOR og internt arbeid, sjå **vedlegg 3**.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

### Sak 48/18 Porteføljestyring av gang- og sykkeltiltak langs riksveg i Bergen

Statens vegvesen vil orientera om forankring, grunnlag og status for pågåande planlegging av gang- og sykkeltiltak langs riksveg i Bergen. Dette for å sikra grunnlag for porteføljestyring av programområdetiltak langs riksveg i Miljøløftet. **Sjå vedlegg 4.**

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

### Sak 49/18 Handlingsprogram 2019, fordeling av statlege midlar

I tråd med årshjulet for Miljøløftet skal handlingsprogrammet reviderast årleg for ny 4-årsperiode, med hovudvekt på komande budsjettår. Sekretariatet har utarbeida eit framlegg til handlingsprogram for perioden 2019-2022. Styringsgruppa vedtok i møte den 27. april at fordeling av dei statlege midlane skal handsamast i møte den 6. juni, medan



handlingsprogrammet i sin heilheit skal endeleg vedtakast av styringsgruppa, bystyre og fylkesting i løpet av hausten 2018.

Sekretariatet har no utforma forslag til fordeling av statlege midlar for 2019, **sjå vedlegg 5**. Rammene er i tråd med det som tidlegare i år vart spelt inn frå SVV til Vegdirektoratet i samband med innspel til Statsbudsjett 2019, men etter innspel frå faggrupper og AKG er det er gjort nokre interne omprioriteringar.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa sluttar seg dei prioriteringar som er gjort.*

### Sak 50/18 Flytting av bomstasjonar

Ny bompengoordning for Bergen legg opp til etablering av 15 nye bomstasjonar, som skal vera i drift innan 31.12.2018. Plassering av bomstasjonane er vist i *prop. 11 S (2017-2018) Finansiering av Bypakke Bergen*.

Ved einkilde plasseringar av nye bomstasjonar har det av ulike grunnar oppstått ynskje om flytting av den aktuelle bomstasjonen. Dette gjeld særleg for stasjonane Skagevegen, Tellevikvegen og Hardangervegen.

SVV har vurdert alternative plasseringar for dei tre bomstasjonane Skagevegen, Tellevikvegen og Hardangervegen. **Sjå vedlegg 6** for nærare omtale av saka.

Saka har vore diskutert i AKG, der det vart presisert at endring av plassering er både kostnadsdrivande og tidskritisk i høve til å få bomstasjonane i drift til 01.01.19.

Endring av bomplassering i høve til prop. 11 S (2017-2018) krev lokalpolitiske vedtak.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering, og ber Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om å fatta dei lokalpolitiske vedtak som er naudsynte for flytting av dei aktuelle bomstasjonane.*

### Sak 51/18 Organisering av Miljøløftet

Denne saka har vore diskutert i AKG den 23.02.18, 23.03.18 og 16.05.18, og i styringsgruppa den 12.03.18. Det er ikkje fatta vedtak i saka. Styringsgruppa har bedt om å få saka attende på eit seinare møte.

På AKG-møte den 16. 05.18 vart det fatta fylgjande vedtak: *Dagens organisering av Miljøløftet vert vidareført inntil vidare. Ny sekretariatsleiar vil leggja fram forslag til ny organisering så snart som mogleg, og seinast innan utgongen av året.*

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

SAMMEN  
OM



## Miljøløftet

### Sak 52/18 Møteplan haust 2018

Det neste møtet i styringsgruppa er fastsett til fredag 24. august. Det er tid for å fastsetja møtedatoar for resten av hausten 2018.

Sekretariatet ber om at styringsgruppa sine medlemmer avklårer fylgjande datoar innan møtet:

Fredag 14. september

Tysdag 2. oktober

Fredag 12. oktober

Tysdag 30. oktober eller onsdag 31. oktober

Tysdag 13. november (klokka 09:00)

Onsdag 28. november

Onsdag 5. desember

Fredag 14. desember

Tysdag 18. desember eller fredag 21. desember

*Forslag til vedtak: Styringsgruppa fastsett møteplan for hausten 2018 slik.....*

### Sak 53/18 Eventuelt

# *Notat – midlertidig løsning for transport av nye biler*

4. juni 2018



## *Forbehold*

.....

Dette notatet er utarbeidet for Hordaland fylkeskommunes bruk, i forbindelse med vurdering av alternativer til midlertidig terminal på Koengen for transport av nye biler, i samsvar med oppdragsavtale datert 14. mai 2018.

Våre vurderinger bygger på faktainformasjon som har fremkommet i intervjuer med interessenter, som er identifisert i samarbeid med Hordaland fylkeskommune (oppdragsgiver), og i dokumentasjon som oppdragsgiver har gjort tilgjengelig for oss. PricewaterhouseCoopers (PwC) har ikke foretatt noen selvstendig verifisering av informasjonen som har fremkommet, og vi innestår ikke for at den er fullstendig, korrekt og presis.

Oppdragsgiver har rett til å benytte informasjonen i denne rapporten, i samsvar med vilkårene som er knyttet til oppdragsavtalen. Rapporten og/eller informasjon fra rapporten skal ikke benyttes for andre formål. PwC påtar seg ikke noe ansvar for tap som er lidt av oppdragsgiver eller andre som følge av at vårt notat eller utkast til notat er distribuert, gjengitt eller på annen måte benyttet i strid med disse bestemmelsene eller oppdragsavtalen.

Enhver handling som gjennomføres på bakgrunn av vårt notat foretas på eget ansvar.

## *Drøfting av beste alternativ*

- Hvis Koengen (eller tilsvarende bane-alternativ) ikke etableres, vil markedet (~6000 biler årlig) velge vei som hovedtransportform de neste 5 årene, men trolig returnere til tog når kapasiteten er på plass på Nygårdstangen i 2024
- Total driftskostnad (markedsverdi) for transport av alle biler som i dag benytter Mindemyren (~6000 biler årlig) omfattet i hele perioden 2019-2024 er estimert til rundt 40 millioner (ca 8 millioner per år)
- Våre vurderinger så langt tyder på at tilsvarende politisk måloppnåelse som Koengen gir, er mulig å realisere for mindre enn 90 millioner – denne rapporten tar ikke stilling til praktisk gjennomføring av dette, men eksempler kan være
  - Gå i dialog med Fjordline for å sikre kapasitet og konkurransedyktig pris
  - Gå i dialog med Axess Logistics og andre berørte aktører for å finne løsninger på konkurransevridding og annen markedspåvirkning

### **Vi anbefaler at Miljøløftet lar markedet selv løse behovet for nybiltransport i perioden 2019-2024, men avklarer følgende:**

- Evaluere behovet for tiltak for å sikre at annet gods erstatter biler på Bergensbanen
- Evaluering av muligheter for å sikre etablering av en varig sjøtransport direkte fra Europa til Bergen og Stavanger

# *Innhold*

<b>Om notatet og prosessen</b>	<b>5</b>
<b>Dagens situasjon og markedsanalyse</b>	<b>11</b>
<b>Definisjon av kriterier</b>	<b>21</b>
<b>Beskrivelse av alternativene</b>	<b>23</b>
<b>Vurdering</b>	<b>25</b>
<b>Anbefaling og veien videre</b>	<b>37</b>
<b>Vedlegg og kilder</b>	<b>39</b>



# *Om notatet og prosessen*

## *Bakgrunn for prosessen*

Utbygging av ny bybanestrekning mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen er planlagt over dagens avlastingsterminal for nye biler på Mindemyren. Det er bestemt at Bybanen skal prioriteres, og i henhold til føringer fra Statsbudsjettet og reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser må nødvendig kapasitet, inkludert hensetting og uttrekkspor, etableres før Mindemyren kan frigis.

Det pågår arbeid med modernisering og utvidelse av godsterminalen på Nygårdstangen. Denne godsterminalen skal også være avlastingsterminal for nye biler. Dette arbeidet er planlagt ferdig i 2024.

I perioden fra planlagt oppstart av utbygging av bybanen i 2019 og frem til arbeidet med godsterminalen på Nygårdstangen er ferdig i 2024, har Jernbanedirektoratet (JD) og Bane NOR foreslått en midlertidig godsterminal for biler på Koengen. En midlertidig godsterminal er kostnadsberegnet til omtrent 90 millioner kroner.

Styringsgruppen i Miljøløftet har gjort et vedtak om at det, parallelt med arbeidet med Koengen, blir undersøkt andre alternativer for transport av nye biler til Bergen.

Hordaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet har ansvar for å legge frem en sak for styringsgruppen i Miljøløftet. Arbeidet skal basere seg på dialog med aktuelle aktører, under dette offentlige styresmakter, bilforhandlere og transportbransjen. Det er etablert en prosjektgruppe med aktuelle aktører styrt av Hordaland fylkeskommune som samarbeider med ekstern konsulent.

Hordaland fylkeskommune har gjennomført en anskaffelse og inngått en avtale med PwC om bistand til å utarbeide et notat som beskriver og vurderer alternativer til jernbanebasert transport av nye biler til Bergen.

## Proessen

Det er opprettet en prosjektgruppe som skal utarbeide et notat som grunnlag for Hordaland fylkeskommunes sak til behandling i styringsgruppen i Miljøløftet. Dette notat skal vurdere alternativer til en midlertidig terminal på Koengen. Arbeidet med identifisering og vurdering av alternativer til Koengen er gjort av denne prosjektgruppen som er organisert med deltakere fra Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og PwC.

Resultatet av dette arbeidet er et notat som: 1) kartlegger transport av nye biler, 2) vurderer alternativer på sjø, bane og bil, 3) gjør en markedsanalyse, 4) vurderer miljø og klima, og 5) estimerer drifts- og investeringskostnader for de ulike alternativene.

Notatet er utarbeidet med svært kort tidsfrist, på mindre enn tre uker inkludert fridager som 17.mai og pinse. Alle vurderingene er basert på informasjon gjort tilgjengelig gjennom dokumentasjon og informasjon som relevante aktører har delt gjennom møter og telefonintervju. Det har ikke vært mulighet, innenfor tilgjengelig tidsramme, å etterprøve eller kontrollere denne informasjonen.

Prosjektgruppen har jobbet tett sammen med Jernbanedirektoratet for å dele informasjon og samordne kriterier som er lagt til grunn for vurdering av de ulike alternativer for bane, sjø og bil. Jernbanedirektoratet har ansvar dokumentasjon av alternativer og vurderinger som er gjort i Bane NORs interne utredning, mens vår prosjektgruppe har vurdert andre alternativer basert på sjø og bil. Med hensyn til vurderingen av bane er det tatt utgangspunkt i Bane NORs alternativ for midlertidig godsterminal på Koengen.

Prosjektgruppen har kun vurdert forhold som direkte berører transport av nye biler, annen bruk av Mindemyren eller Koengen er ikke vurdert.

I tråd med oppdragsbeskrivelse er oppdraget avgrenset til håndtering av nye personbiler transportert fra bilimportør i Drammen til forhandler i Bergen (kommunene i Bergensalliansen). Underveis i arbeidet har det kommet frem informasjon som vesentlig har endret forutsetningene for vurdering av de ulike alternativene, spesielt er dette knyttet til at det er en delt løsning for håndtering av nybiler på Nygårdstangen og Mindemyren.

# Det er gjennomført en rekke møter og intervjuer på kort tid

## Telefonintervju:

- 4 bilforhandlere, 5 bilimportører
- 2 landsforeninger (Bilimportørenes Landsforening og Norges Lastebileierforbund)
- Flere intervjuer med ulike roller hos 2 transportører (Axess Logistics og Auto Transport Service)
- 1 terminaloperatør (RailCargo)
- 3 transportoperatører (CargoNet, Sea Cargo, Fjordline)
- 2 lokale bilfraktager (AS Biltransport, Auto Transport Service i Bergen)
- ShortSea Shipping
- Statens vegvesen

## Møter:

- Hordaland fylkeskommune samferdselsavdeling, Bergen kommune byrådsavdeling for byutvikling, Jernbanedirektoratet
- Bybanen Utbygging
- Bergen Havn
- Jernbanedirektoratet

## Publikasjoner:

- Stortingsmelding 33 (Nasjonal Transportplan 2018 – 2029)
- Stortingsmelding 1 (Statsbudsjett 2018)
- Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017 – 2023
- Byrådssak 1007/17 Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. Delstrekning 2, Mindemyren.
- Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane (Dokument 3:7, 2017–2018)
- TØI (2014, revidert 2016) Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk (Rapport 1307/2014)
- TØI, Virkninger på transportomfang og klimagassutslipp av ulike tiltak og virkemidler – transportmodellberegninger (Rapport 1427/2015)
- TØI, Potensiale og virkemidler for overføring av gods fra veg- til sjøtransport (Rapport 1424/201)
- Konkurransanalyse av godstransportmarkedet (OE-rapport 2015-9)
- Bane NOR, Presentasjon utredning Nygårdstangen godsterminal gjennomføringsutredning / tidsstrategi- koordinering tilstøtende prosjekter Bergen stasjon, 10.08.2017
- Norges Rederiforbund, Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø (Rapport 2016-460, Rev. 1)

# *Det er avdekket vesentlige endringer i utgangspunktet for problemstillingen*

## **Ikke alle nye biler fraktet på bane blir berørt av endringene på Mindemyren og kun en transportør blir direkte berørt**

- Auto Transport Service bruker Nygårdstangen og frakter videre med bil (4-5000 biler per år) – er lovet en løsning på Nygårdstangen i denne perioden
- Axess Logistics bruker Mindemyren (5-6000 biler per år) – blir berørt av endringen
- I tillegg blir andre aktiviteter/arealer på Mindemyren som ikke er omfattet av dette notatet berørt (eksempelvis hensetting av vogner og parkering av biler)

## **Bilforhandlere og importører er relativt lite opptatt av problemstillingen**

- Transportørene har langvarige avtaler med importørene om frakt av nye biler (og tilstøtende tjenester) i hele Norge, og har kapasitet på både bane og vei
- Forhandlere er opptatt av pris, frekvens, regularitet og risiko for skade
- Flyttingen av forhandlere fra Minde mot Bergen Sør har liten betydning, to forhandlere har planer om flytting i 2020

## **Bybanen Utbyggings faktiske/juridiske forpliktelser til å finne en alternativ løsning til Mindemyren er ikke avklart**

- Juridiske eller kommersielle forpliktelser utover rekkefølgebestemmelser i reguleringsplan og føringer i Statsbudsjettet er ikke avklart

## **Bane NOR (basert på avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR) og Bybanen Utbygging skal forhandle frem en avtale, dette er ikke gjennomført**

- Bybanen Utbygging har behov for trasé og arealer på Mindemyren fra mai 2019, for å overholde plan for fremdriften i utbyggingen

## ***Regjeringens ambisjon er å overføre 30% av alle lange veitransporter over 300 km innen 2030, og 50% innen 2050 til bane eller sjø***

Nasjonal transportplan 2014 - 2023 har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Virkemiddelet for å nå dette målet er byvekstavtalen mellom Staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune for perioden 2017 - 2023.

Miljøløftet er samlebetegnelsen på byvekstavtalen i Bergen og den nye bompengepakken. For å innfri miljøløftet vil det investeres 30 milliarder kroner de neste 20 årene, hvor bompengeinntekter vil stå for omtrent 66 %. Investeringene inkluderer tiltak som vil resultere i redusert bilkø og klimagassutslipp, eksempelvis bybaneutbygging.

Den ovennevnte byvekstavtalen er basert på rammene og prioriteringene i Nasjonal Transportplan 2014 - 2023. Byvekstavtalen vil bli revidert basert på den nye nasjonale transportplanen for 2018 - 2029. Denne planen skal oppnå transportpolitikken overordnede og langsiktige mål: «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»

Norge har forpliktet seg til klimagassreduksjoner gjennom Paris-avtalen, og i Nasjonal Transportplan 2018 - 2029 er klimastrategien å redusere utslipp fra transport med ca. 10 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år. Tiltak for godsoverføring er estimert til å bidra med en årlig reduksjon på omtrent 400 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, som tilsvarer omtrent 2–4 % av målet for utslippsreduksjoner fra transportsektoren. Ambisjonen er å overføre 30 % (7 mill. tonn eller 2,61 mrd. tonnkilometer i dagens volumer) av alle lange veitransporter over 300 km innen 2030, og 50% (27,5 mill. tonn eller 10,3 mrd. tonnkilometer) innen 2050 til bane eller sjø.

Regjeringen har også en nullvisjon for antall skadde og drepte i trafikken.

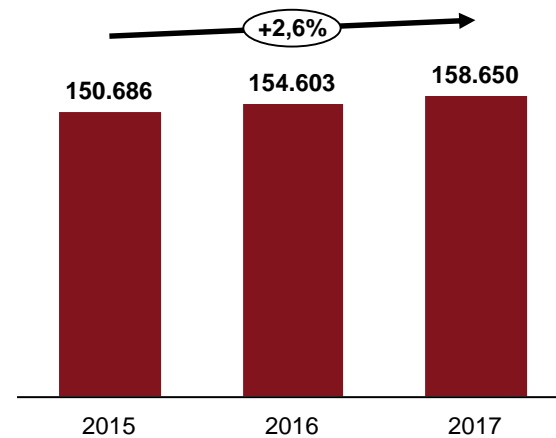
Kilder: Stortingsmelding 33 (Nasjonal Transportplan 2018 – 2029), Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017 – 2023, Byrådssak 1007/17 Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. Delstrekning 2, Mindemyren, Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane (Dokument 3:7 (2017–2018))

# *Dagens situasjon og markedsanalyse*

# Transport av nye biler på bane utgjør en stor andel mellom endepunkter på jernbanen, mens vei står for det største volumet totalt i Norge

## Nye personbiler til Norge

- I 2017 ble det registrert nesten 160 000 nye personbiler i Norge



- Hovedvekten av nye biler kommer til Norge med båt fra Rotterdam til Drammen
- Fra Drammen distribueres bilene til resten av landet på vei, bane eller sjø

## Hovedtransportform for de største byene i Norge

Oslo	
Bergen	
Stavanger	
Trondheim	
Drammen	
Fredrikstad/Sarpsborg	
Kristiansand	
Ålesund	

- I Nord-Norge transporteres hovedvekten av nye biler på bane til Bodø, og på vei fra Bodø til endelig destinasjon

## Import av biler til Norge



\*15% bruktbilimport, intern transport og privat transport av biler kommer i tillegg  
Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken, intervjuer

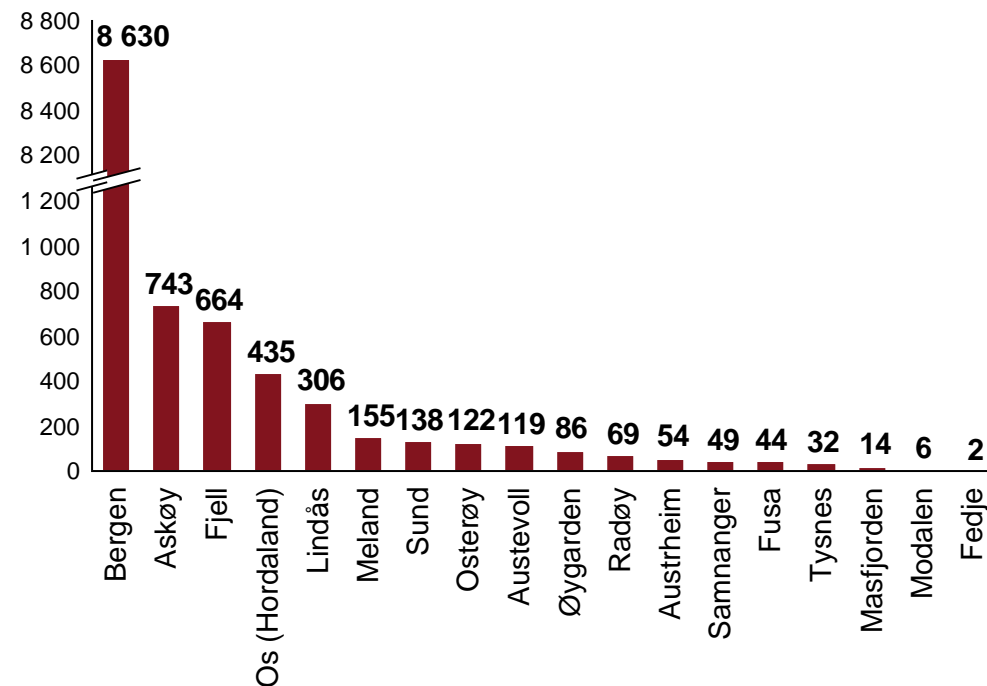


# Det er store variasjoner i antall biler som ankommer Bergen daglig

## Nye personbiler til Bergen og området rundt i 2017

- 13 500 nye biler ble registrert i Hordaland i 2017
- Til medlemskommunene i Bergensalliansen\* ble det i 2017 registrert ~12 000 nye personbiler (ca. 90% av Hordaland)

### Nye personbiler

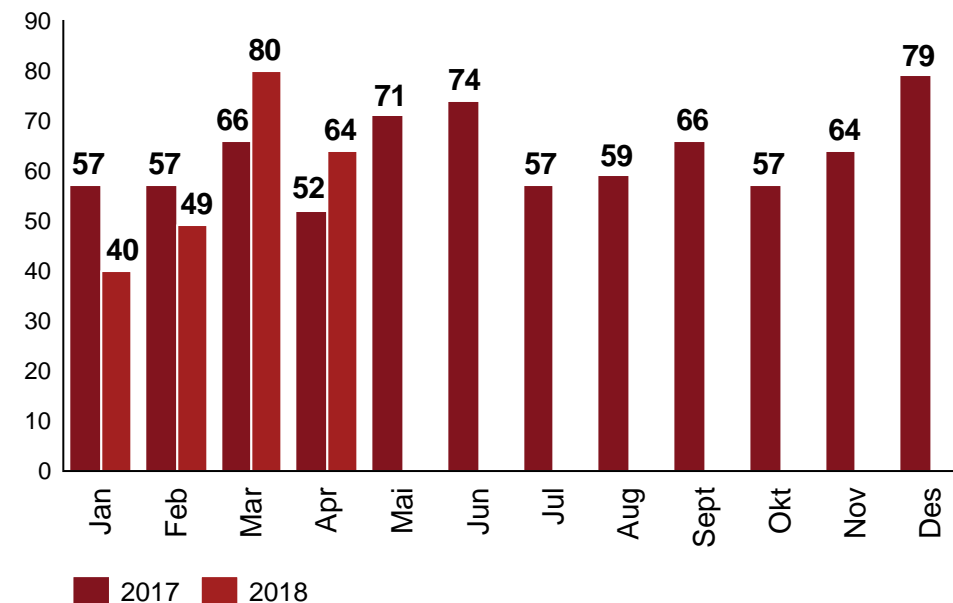


## Gjennomsnittlig antall biler per dag til Bergen i 2017 og hittil i 2018

### Forutsetter

- 90 % av bilene til Hordaland kommer til Bergen
- 16 virkedager per mnd.

### Gjennomsnitt antall biler/virkedag



\* Bergensalliansen erstattet Bergensregionen i 2011, og består av medlemskommunene Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Fedje, Fjell, Fusa, Gulen, Lindås, Kvam, Masfjorden, Meland, Modalen, Os, Osterøy, Radøy, Samnanger, Sund, Tysnes, Vaksdal, Voss, Øygarden.  
Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken, PwC analyse

# Bilimportørene går ut på anbud og tar ikke hensyn til transportform som tilbys av transportørene da prisene gjelder per strekning



Importørene setter ut transport av biler fra Drammen til Bergen på anbud. Per 2017 er det kun to kjente aktører, Auto Transport Service (ATS) og Axess Logistics.

Transportørene frakter biler til forhandler på oppdrag fra importøren. Transportøren velger å benytte seg av vei, bane eller sjø avhengig av kostnad og tilgjengelig kapasitet

Forhandler mottar bilene fra transportøren og selger disse til sluttkunde. Forhandler stiller krav til standard på bilen ved levering og forventer skånsom frakt. I tillegg til risiko for skade er forhandlere opptatt av pris, frekvens og regularitet.

Kriteriene som vektlegges er

- **Pris:** viktigste konkurranseparameter
- **Leveringstid:** viktig, men avgjøres av strekning heller enn leverandør
- **Kvalitet:** Skånsom transport med lite skadeomfang

Importør tar ikke hensyn til valg av transportform, da prisene gis for en strekning.



### Bane

- Egne vogner som dras av CargoNet
- Krever terminaldrift i begge ender og transport på vei til forhandler



### Vei

- Egne lastebiler eller innleid fra underleverandør kjører direkte til forhandler



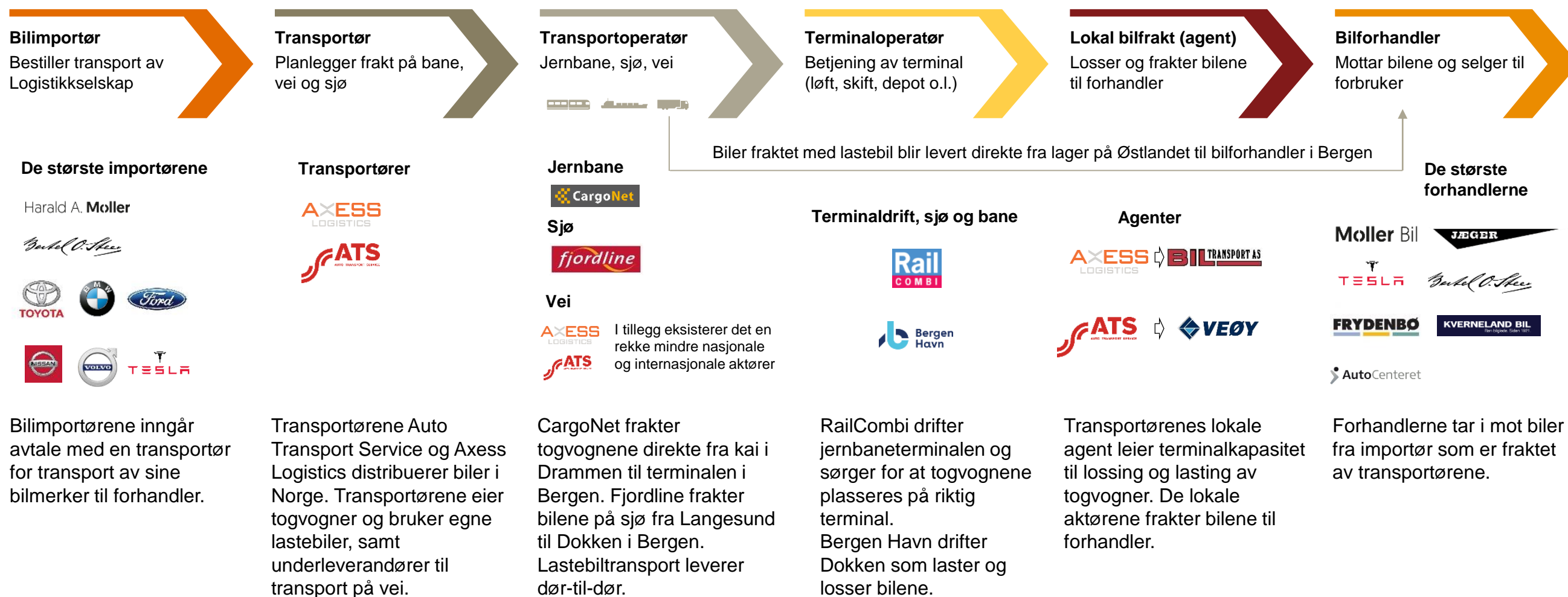
### Sjø

- Bilene fraktes til Langesund på vei
- Ruteskip til kai i Bergen
- Fraktes på vei fra kai til forhandler

### Forhandlere er også kunder av transportørene

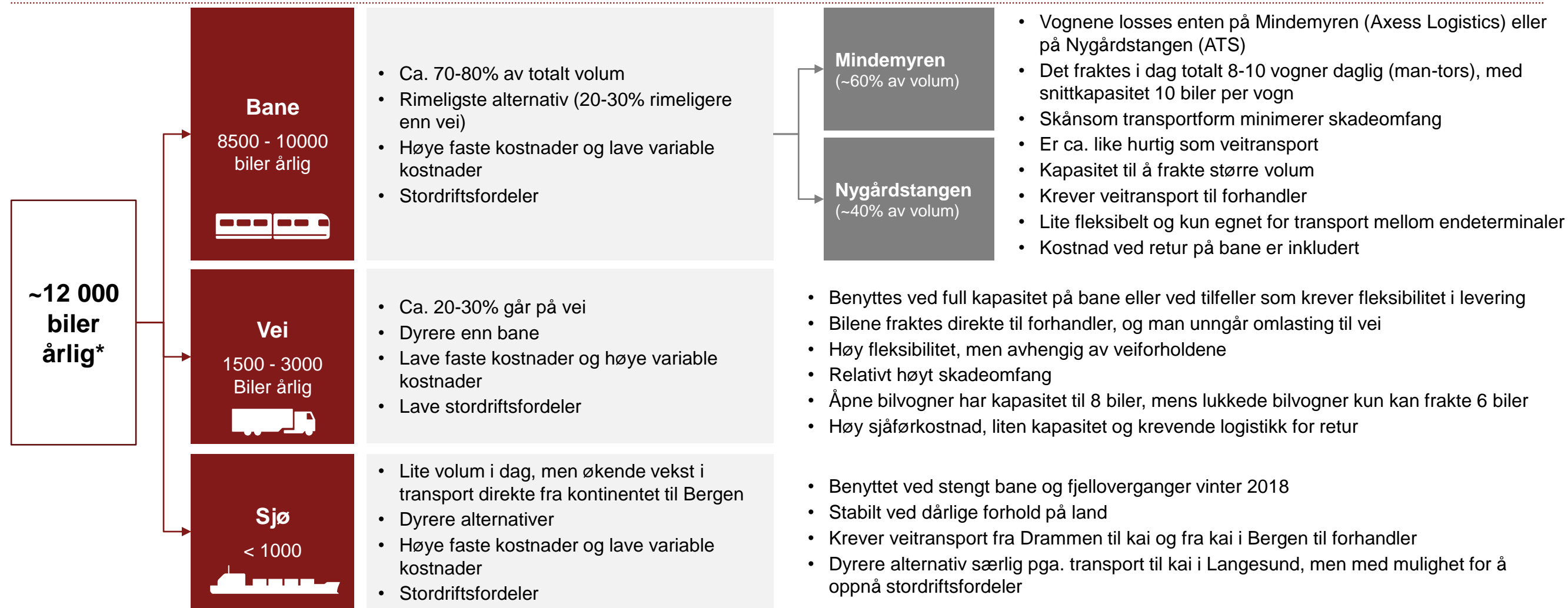
Forhandlere benytter transportører til å frakte biler til kunder. Dette utgjør imidlertid lave volum og kapasiteten som benyttes er i hovedsak av kapasiteten transportørene har på retur

# Importørene kjøper transport av transportørene som koordinerer og planlegger logistikk på frakt mellom importør og forhandler



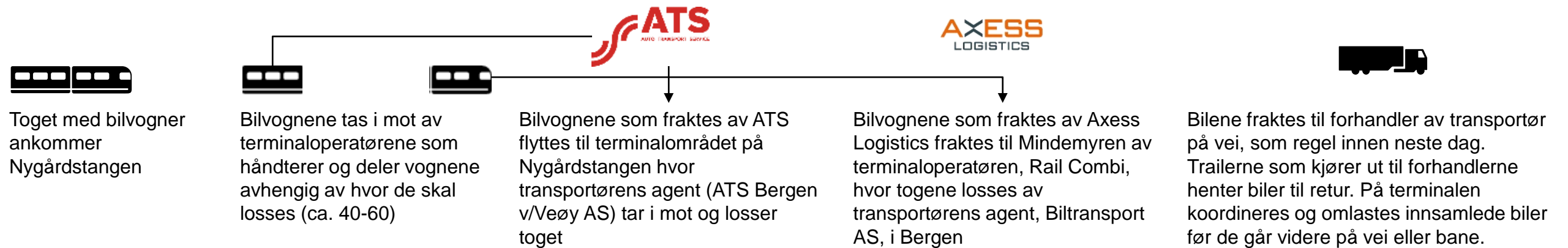
Kilde: intervjuer, PwC analyse

# Transport på Bergensbanen er det foretrukne alternativet for transport av nye biler til Bergen med opp mot 80 % av totalt volum



\*15% bruktbilimport. Intern transport og private biler kommer i tillegg. Kilde: Riksrevisjonen, Oslo Economics, intervjuer, Opplysningsrådet for veitrafikken

# Alle nye biler som fraktes på bane ankommer Nygårdstangen, men både Nygårdstangen og Mindemyren benyttes i dag til omlasting



Det fraktes ca. 50-70 biler på Bergensbanen per rutedag (4 dager per uke)

## Nygårdstangen Terminal (~40%)

- Terminalområdet på Nygårdstangen er 90 daa
- Bane NOR står som eier av terminalområdet
- Auto Transport Service AS leier terminalkapasitet på Nygårdstangen av Bane NOR

## Mindemyren Terminal (~60%)

- Terminalområdet Mindemyren er 28 daa
- Bane NOR står som eier av terminalområdet
- AS Biltransport, Axess Logistics lokale agent, leier terminalkapasitet av Bane NOR

Kilde: Bane NOR, intervjuer, PwC analyse

# To aktører dominerer markedet for transport av nye biler, men Axess Logistics er den eneste som benytter Mindemyren som avlastingsterminal

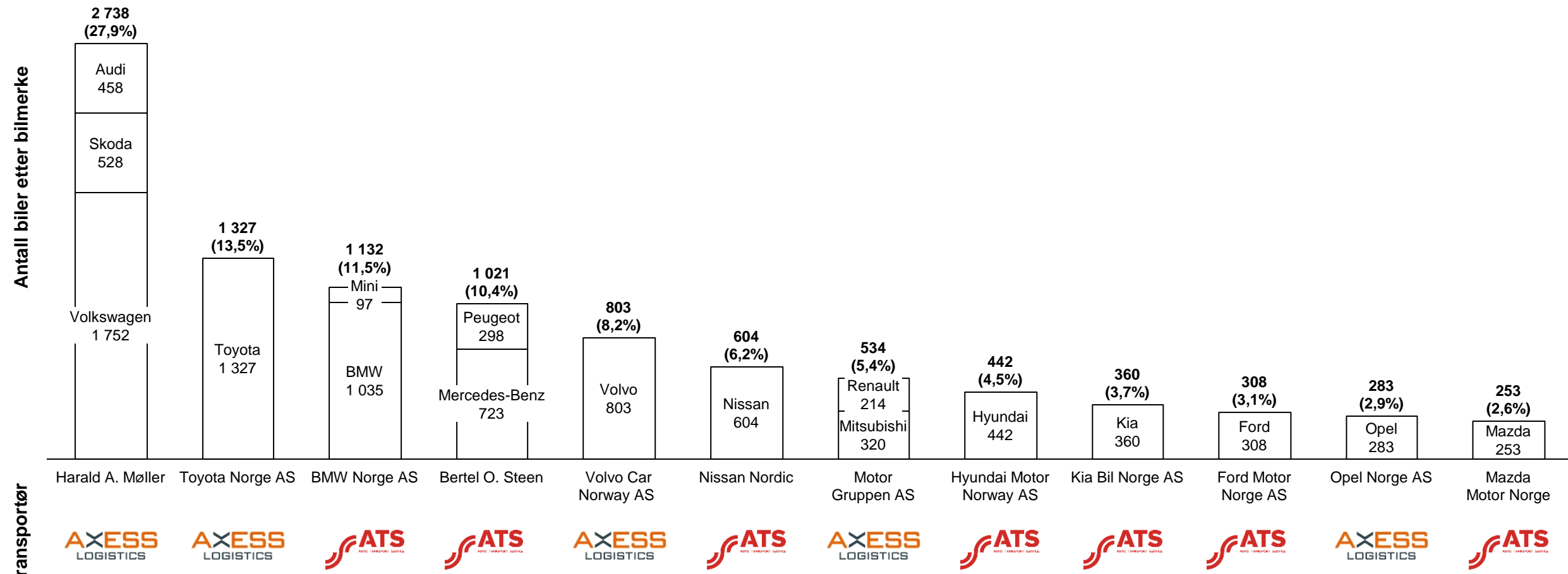
<b>Transportør</b>			Auto Transport Service og Axess Logistics tilbyr transport av biler i hele Norge. I Bergen har Axess Logistics ca. 60 % markedsandel og ATS ca. 40 %.
<b>Importør</b>	    Mercedes-Benz PEUGEOT BMW MINI     NISSAN HYUNDAI KIA Mazda	    VOLKSWAGEN TOYOTA ŠKODA Audi    VOLVO Ford Zik	Importørene benytter seg av én av de to transportørene (anbud). Axess Logistics transporterer Toyota og Volkswagen og har dermed litt høyere markedsandel.
<b>Terminal</b>	<b>Nygårdstangen</b>	<b>Mindemyren</b>	Transportørene leier hver sin terminal for lossing: ATS på Nygårdstangen og Axess Logistics gjennom AS Biltransport, på Mindemyren.
<b>Nødvendig terminal-kapasitet</b>	<b>40-60 biler</b>	<b>60-80 biler</b>	Terminalen må håndtere maksimal kapasitet i høysesong, inkludert biler som skal lastes på toget fra Bergen.
<b>Gjennomsnittlig aktivitet</b>	<b>20-30 biler per dag</b>	<b>30-40 biler per dag</b>	Totalt for begge aktørene ankommer det i gjennomsnitt 50-70 biler per dag på bane

Kilde: Bilimportørenes Landsforening, Intervjuer



# Axess Logistics har de største importørene som sine kunder, og dermed en markedsandel på ~60% på distribusjon av nye biler til Bergen

Antall nye personbiler per merke 2017



Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken, PwC Analyse

## Høye kapitalkostnader på togvognene gjør at byttekostnaden til andre transportformer er høy



- Høye kapitalkostnader på bilvogner og dårlig marked for videresalg
- Dagens togvogner har lang levetid, og begrenset etterspørsel gjør at togvognene ikke kan benyttes på andre strekninger
- Krever investering i økt kapasitet på bilpark eller hente inn underleverandør
- Kort omstillingstid (løsning som brukes i dag)



- Ingen kostnad ved overgang dersom togvognene er beholdt (høy lagerkostnad)
- Eventuell kostnad knyttet til overkapasitet som følge av investering i økt bilpark
- Kort omstillingstid (løsning som brukes i dag)



- Høye kapitalkostnader på bilvogner og dårlig marked for videresalg
- Dagens togvogner har lang levetid, og begrenset etterspørsel gjør at togvognene ikke kan benyttes på andre strekninger
- Kan kreve investeringer i bilpark for frakt Drammen-Langesund, men ellers ingen investeringer ved å benytte rutebåt
- Kort omstillingstid (løsning som brukes i dag)



- Ingen kostnad ved overgang dersom togvognene er beholdt (høy lagerkostnad)
- Kort omstillingstid (løsning som brukes i dag)



# *Definisjon av kriterier*

## Tydelig definerte kriterier sikrer en sporbar vurdering

Vurderingskriterier	Parametere som påvirker vurderingen
<b>Pris i markedet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kostnader per bil «dør til dør»</li> </ul>
<b>Kvalitet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skadesannsynlighet på bilene</li> <li>Regularitet og frekvens</li> <li>Lokal logistikkfleksibilitet</li> </ul>
<b>Investeringskostnader for miljøløftet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nødvendige investeringer for miljøløftet for å etablere løsningen</li> </ul>
<b>Potensielle erstatninger eller andre finansielle forpliktelser for Miljøløftet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økte driftskostnader som må dekkes/kompenseres for av miljøløftet</li> <li>Erstatninger eller andre forpliktelser</li> </ul>
<b>Klimapåvirkning og eksterne marginale kostnader</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO2-utslipp per bil</li> <li>Eksterne marginale kostnader per bil</li> </ul>
<b>Politisk måloppnåelse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvalitativ overordnet vurdering av måloppnåelse Nasjonal transportplan/St. prop. 1</li> <li>Bidrag til «Nullvisjon» (trafiksikkerhet)</li> </ul>
<b>Markedspåvirkning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurransesvridende effekter</li> <li>Påføring av urimelige kostnader og uforutsigbarhet for enkeltaktører i verdikjeden etc.</li> </ul>
<b>Nærmiljøpåvirkning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Påvirkning lokal trafikkflyt og lokal luftforurensning</li> <li>Støy/forstyrrelser for beboere, turister, kultur, næringsliv, vernemyndigheter osv.</li> </ul>

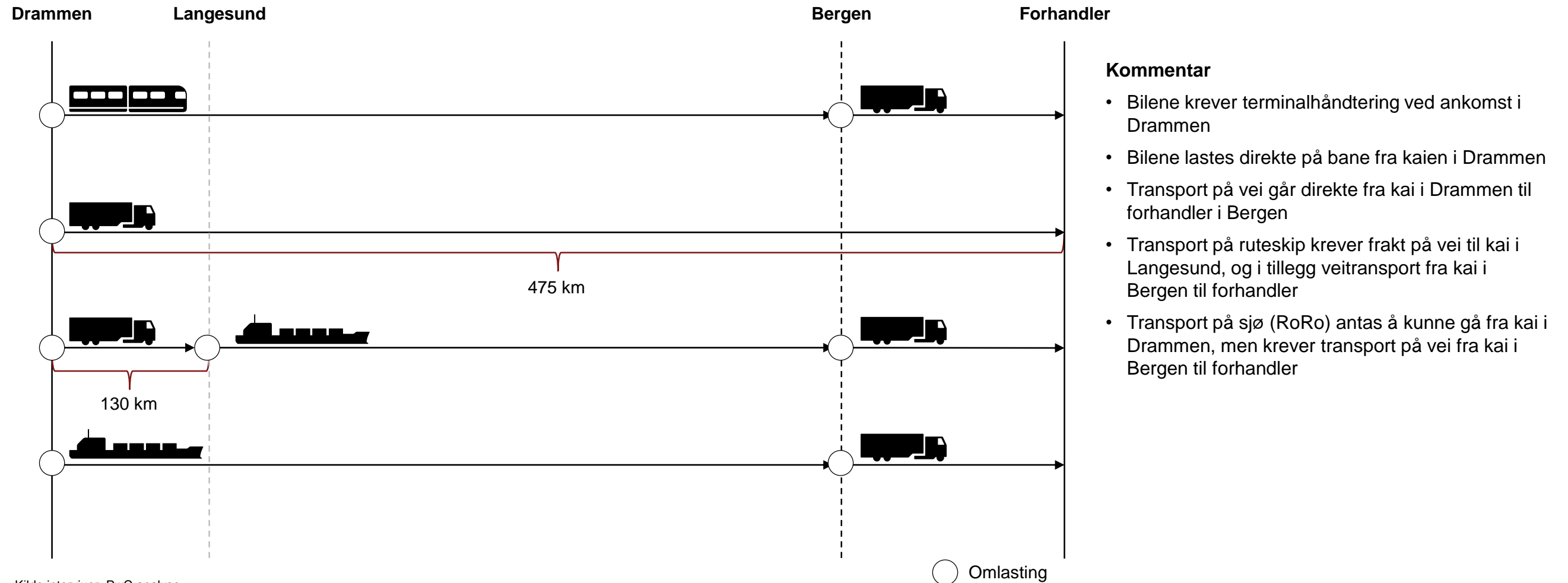
# *Beskrivelse av alternativene*

## Beskrivelse av alternativene som er vurdert

Miljøløftet	Transportform	Beskrivelse	Vurdering
<b>Proaktiv baneløsning</b>	Bane	Dette notatet baserer seg på det beste tilgjengelige alternativ fra Jernbanedirektoratets notat, p.t. Koengen. Det henvises til JDs notat for detaljert vurdering av øvrige jernbanealternativer. Koengen er planlagt med kapasitet opp mot 50 % av dagens nødvendige terminalkapasitet for alle nye biler	Vurdert basert på JDs notat
<b>Stole på markedet</b>	Vei	I praksis innebærer alternativet å ikke foreta seg noe. Det antas da at markedet (~6000 biler) vil velge en kombinasjon av ruteskip og vei. Ruteskip innebærer å frakte bilene til Langesund og laste om til ruteskip (Fjordline). Ruteskip fremstår med dagens betingelser ikke fullt ut konkurransedyktig med vei, og vil trolig bli brukt primært til avlastning ved stengte veier og etterspørselstopper. Det er vesentlig usikkerhet knyttet til hvordan økt volum/etterspørsel vil påvirke pris på ruteskip. Fjordline indikerer at de kan benytte innleie i sommersesongen, og i teorien kan ha kapasitet til alle nye biler omfattet her. En stor andel (~40%) av nye biler vil fremdeles fraktes på bane, gitt at dagens løsning for nye biler på Nygårdstangen opprettholdes.	For enkelhetsskyld er alternativet vurdert som «alt på vei»
	Sjø – ruteskip		For enkelhetsskyld er alternativet vurdert som «alt på sjø»
	Kombinasjon		Vurdert som et gjennomsnitt av «vei» og «sjø – ruteskip»
<b>Proaktiv midlertidig løsning på sjø</b>	Sjø – etablere RoRo-løsning på Dokken, Mongstad eller CCB	Både Dokken, Mongstad og CCB har kapasitet og fasiliteter til å ta i mot skip med nye biler, og det kan for eksempel leies inn et RoRo-skip (roll-on/roll-off) midlertidig som tilbys transportørene. Da dette alternativet er vesentlig dyrere enn øvrige, er ikke praktiske løsninger for gjennomføring utredet nærmere.	Vurdert som et alternativ, men forskjeller på Dokken, Mongstad og CCB er poengtert
<b>Proaktiv varig løsning på sjø</b>	Varig løsning på sjø inkludert Stavanger og ev. Haugesund og Kristiansand	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flere i markedet peker på dette som et gunstig alternativ, men det er ikke vurdert om det er realistisk, og hvordan det kan gjennomføres i praksis.</li> <li>Vil frigi kapasitet på Nygårdstangen og Bergensbanen uten å bruke vei</li> <li>Direkterute fra eksportør bør vurderes</li> </ul>	Ikke vurdert i detalj

# *Vurdering*

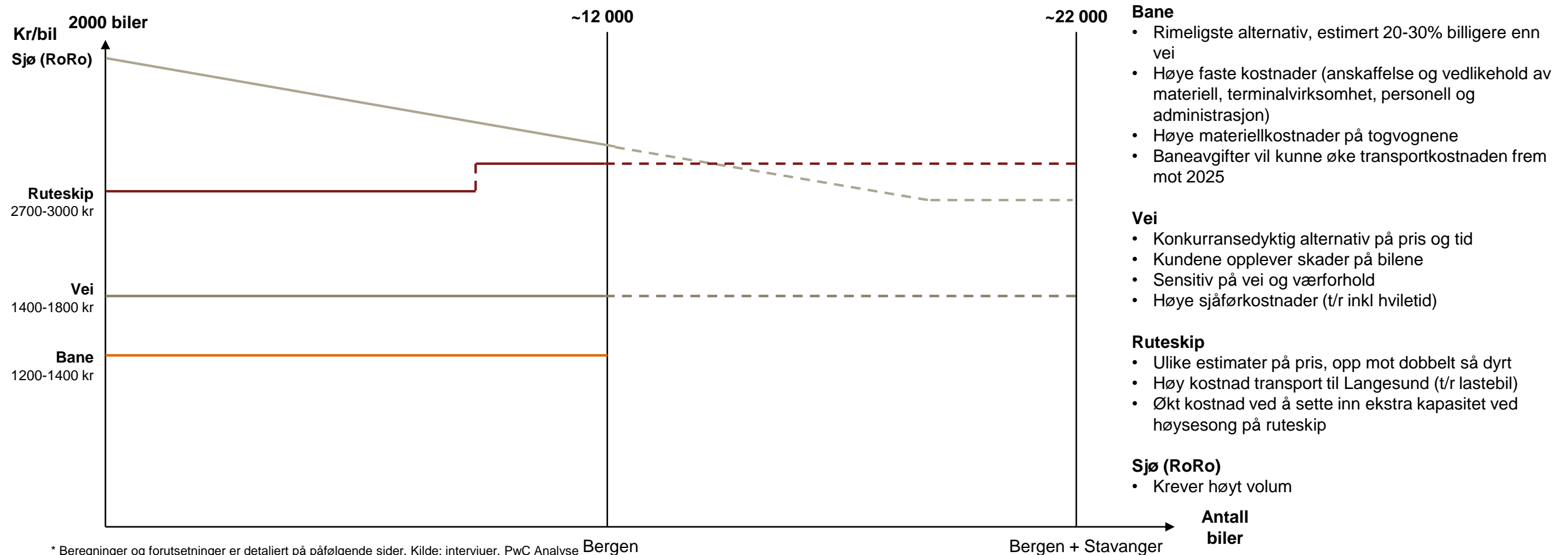
# Alle transportformer krever bruk av vei, men de ulike alternativene krever ulikt antall omlastinger – og flere omlastinger representerer økte kostnader



Kilde intervjuer, PwC analyse

# Volum, kapasitet og tilgjengelighet er avgjørende for pris og dermed valg av transportform

Illustrativ fremstilling med overordnede kostnadsestimater\*



## Forutsetninger for kostnadsvurderinger

Parameter	Forutsetning	Kommentar
Frakt liten personbil på bane*	~ 1200 kr	Laveste estimat, ikke inkludert kapitalkostnader, marginer etc.
Terminalkostnad på bane	1/3	Basert på Riksrevisjonen (dokument 3:7, 2017–2018)
Fraktkostnad Drammen-Bergen på bane	~ 800 kr	Total fraktkostnad minus terminalkostnad
Frakt liten personbil på vei	~ 1500 kr	Estimert som 25% dyrere enn bane
Fraktkostnad sjø Langesund-Bergen	~ 2300 kr	Laveste estimat fra kai-kai, inkludert terminalkostnader og lasting/lossing
Fraktkostnad vei Drammen-Langesund	~ 400 kr	Ca. 25% av kostnaden Drammen-Bergen på vei (131 km/475km)
Total fraktkostnad ruteskip*	~ 2700 kr	Sum ruteskip og vei Drammen-Langesund
*	-	Fraktkostnaden inkluderer frakt til forhandler fra terminal (bane/sjø)

### Kostnadsberegning fra et base case der lav kostnad er lagt til grunn

<b>Frakt av liten personbil på bane</b>	<b>kr 1200</b>
Terminalkostnad (1/3)	kr 400
Fraktkostnad Drammen-Bergen	kr 800
<b>Frakt av liten personbil på vei</b>	<b>kr 1500</b>
Frakt Drammen-Bergen	kr 1500
<b>Frakt av liten personbil på sjø</b>	<b>kr 2700</b>
Fraktkostnad Drammen-Langesund*	kr 400
Fraktkostnad ruteskip Langesund-Bergen	kr 2300

\*Drammen-Langesund utgjør ca. 25% av strekningen

Drammen-Bergen:

Avstand Drammen-Bergen	475 km
Avstand Drammen-Langesund	130 km

Kilder: Riksrevisjonen, intervjuer, PwC Analyse











# Forutsetninger for vurderinger for CO<sub>2</sub>-utslipp og eksterne marginale kostnader









Parameter	Forutsetning	Kommentar
<b>Antall nye personbiler omfattet</b>	~ 6000	Antar at kun volumet som blir fraktet til Mindemyren (Axess Logistics) blir overført til alternativ transportform
<b>Snittvekt for årlig frakt i tonn*</b>	~ 8000	Antar en snittvekt per personbil på 1,33 tonn, basert på Volkswagen Golf-modell, den mest kjøpte bilen i Norge
<b>Km Drammen-Bergen (bane og vei)</b>	475	Forutsetter E16 og Riksvei 52 over Hemsedal mellom Drammen og Bergen, og Bergensbanen fra Drammen til Bergen
<b>Km Langesund-Drammen (vei)</b>	131	Lastebiltransport fra Drammen til terminal i Langesund
<b>Km Langesund-Bergen (sjø)</b>	~ 800	Basert på Fjordline sin rute (en vei) Langesund/Hirtshals/Stavanger/Bergen. Forutsetter tilsvarende lik lengde med egen linje på RoRo-skip.
<b>CO<sub>2</sub>-utslipp per kmtonn bane</b>	0.000010	Basert på Riksrevisjonen (dokument 3:7, 2017–2018), som baserer seg på TØI (Rapport 1427/2015)
<b>CO<sub>2</sub>-utslipp per kmtonn vei</b>	0.000121	Basert på Riksrevisjonen (dokument 3:7, 2017–2018), som baserer seg på TØI (Rapport 1427/2015)
<b>CO<sub>2</sub>-utslipp per kmtonn sjø</b>	0.000057	Basert på Riksrevisjonen (dokument 3:7, 2017–2018), som baserer seg på TØI (Rapport 1427/2015)
<b>Gjennomsnittlig, eksterne marginale kostnader per tonnkm</b>	Bane: 0,1 kr, Vei 0,33 kr, Sjø: 0,01 kr	Basert på Riksrevisjonen (dokument 3:7, 2017–2018), som baserer seg på TØI (Rapport 1427/2015). Inkluderer kostnader for samfunnet som støy, ulykker, slitasje - ikke klimaeffekter.
<b>Tidsperiode (år)</b>	5	Forutsetter at overføringen vil tre i kraft til og med 2020 – 2024

Kilder: TØI, Riksrevisjonen, Google Maps, Volkswagen Golf, Fjordline, intervjuer



# Vurderinger for bane

Vurderingskriterier	Bane	Vurdering
<b>Pris i markedet</b>	Rimeligste alternativ, med ca. 1200 kr per bil, men nytt forslag til sterk økning i infrastrukturavgift for perioden 2018-2021 kan endre dette. Ikke mulig å øke kapasiteten vesentlig til samme pris.	 Middels usikkerhet
<b>Kvalitet</b>	Høy kvalitet med lukkede vogner og få omlastinger. Lavere lokal fleksibilitet når Mindemyren erstattes med Koengen (lavere kapasitet) God frekvens, men noen utfordringer med regularitet i vintersesongen. Behovet for en omlasting kan øke skadesannsynligheten noe.	 Lav usikkerhet
<b>Investeringskostnader for miljøløftet</b>	Henvises til Jernbanedirektoratets notat der det estimeres 80-90 millioner kroner, +/- 40%	 Middels usikkerhet
<b>Erstatninger/forpliktelser for miljøløftet</b>	Ingen øvrige identifisert.	 Lav usikkerhet
<b>Klimapåvirkning og eksterne kostnader</b>	Lavest CO2-utslipp med ca. 0,006 tonn per nye personbil. Lave gjennomsnittlige, marginale eksterne kostnader på ca. 60 kr per personbil.	 Lav usikkerhet
<b>Politisk måloppnåelse</b>	I henhold til politiske føringer, men «tar opp» kapasitet på Bergensbanen som kunne vært brukt til annet gods. Høy trafiksikkerhet.	 Lav usikkerhet
<b>Markedspåvirkning</b>	Ingen påvirkning så lenge begge transportører får et tilfredsstillende tilbud under ombygging av Nygårdstangen: Axess Logistics på Koengen og ATS på Nygårdstangen.	 Lav usikkerhet
<b>Nærmiljøpåvirkning</b>	Økt trafikk gjennom Sandviken og over Danmarks plass. Utfordringer med vernemyndigheter og uklar innvirkning på turisme, beboere, kultur og næringsliv lokalt.	 Lav usikkerhet






# Vurderinger for vei

Vurderingskriterier	Vei	Vurdering
<b>Pris i markedet</b>	I 2017, med ca. 1500 kr per bil, er veitransport 20-30 % dyrere enn tog, men økt infrastrukturavgift for tog kan gjøre prisen mer konkurransedyktig, samt økt konkurranse på vei.	 Middels usikkerhet
<b>Kvalitet</b>	Noe lavere kvalitet enn tog på grunn av steinsprut og veistøv. Veies delvis opp av høy frekvens, fleksibilitet og noe bedre regularitet.	 Lav usikkerhet
<b>Investeringskostnader for miljøløftet</b>	Ingen	 Lav usikkerhet
<b>Erstatninger/forpliktelse for miljøløftet</b>	Ingen, forutsatt ingen juridiske forpliktelser	 Lav usikkerhet
<b>Klimapåvirkning og eksterne kostnader</b>	Høyt CO2-utslipp med ca. 0,076 per nye personbil (omtrent 1167 % mer enn tog). Høyeste gjennomsnittlige, marginale eksterne kostnader på ca. 200 kr per personbil.	 Lav usikkerhet
<b>Politisk måloppnåelse</b>	Bidrar klart negativt til målene i Nasjonal Transportplan, kan delvis veies opp hvis annet gods flyttes fra vei til frigjort kapasitet på bane. Økt ulykkesrisiko.	 Lav usikkerhet
<b>Markedspåvirkning</b>	Påvirker konkurransen i et duopol da en aktør fratras muligheten til å benytte den foretrukne transportform (bane), kan ha ytterligere ringvirkninger. Påfører en aktør vesentlige kostnader, da 5 biltogvognen ikke kan benyttes.	 Lav usikkerhet
<b>Nærmiljøpåvirkning</b>	Medfører ikke økt trafikk lokalt i Bergen eller annen påvirkning på nærmiljø.	 Lav usikkerhet

# Vurderinger for ruteskip

Vurderingskriterier	Ruteskip	Vurdering
<b>Pris i markedet</b>	Omtrent ~ 2700 kr per bil, som er ca. 80 % dyrere enn vei, og 125 % dyrere enn bane. Inkludert kostnad Drammen-Langesund.	 Lav usikkerhet
<b>Kvalitet</b>	Skånsom, med høyere frekvens og regularitet enn bane. Behovet for ekstra omlastinger kan øke skadesannsynligheten noe, og noe lenger ledetid enn tog og vei.	 Lav usikkerhet
<b>Investeringskostnader for miljøløftet</b>	Ingen	 Lav usikkerhet
<b>Erstatninger/forpliktelser for miljøløftet</b>	Ingen, forutsatt ingen juridiske forpliktelser	 Lav usikkerhet
<b>Klimapåvirkning og eksterne kostnader</b>	Høyeste CO2-utslipp med ca. 0,082 per nye personbil (inkludert veitransport Drammen-Langesund). Samtidig er denne ruten allerede etablert, og økningen i utslipp vil derfor være marginal. Lave gjennomsnittlige, marginale eksterne kostnader på ca. 70 kr per nye personbil.	 Lav usikkerhet
<b>Politisk måloppnåelse</b>	Bidrar mindre til måloppnåelse i Nasjonal Transportplan enn bane på grunn av transporten Drammen-Langesund Noe økt ulykkesrisiko på grunn av transporten Drammen-Langesund.	 Lav usikkerhet
<b>Markedspåvirkning</b>	Påvirker konkurransen i et duopol da en aktør fratras muligheten til å benytte den foretrukne transportform (bane), kan ha ytterligere ringvirkninger. Påfører en aktør vesentlige kostnader, da 5 biltogvogner ikke kan benyttes.	 Lav usikkerhet
<b>Nærmiljøpåvirkning</b>	Noe økt trafikk nær sentrum (gjennom Nygårdshøydetunellen, Dokken)	 Lav usikkerhet

## Vurderinger for sjø (RoRo)

Vurderingskriterier	Sjø (RoRo)	Vurdering
<b>Pris i markedet</b>	Usikkerhet rundt faktisk markedspris, men trolig at pris vil være høyere enn bane, ruteskip og vei. Høy etableringskostnad, avhengig av store volum, bør dekke et større område, eksempelvis Stavanger, og mulighet for returgods.	 Middels usikkerhet
<b>Kvalitet</b>	I utgangspunktet god kvalitet, men avhenger av type fartøy, og om bilene står innendørs eller på dekk (pga. sjøsprøyt)	 Lav usikkerhet
<b>Investeringskostnader for miljøløftet</b>	Ingen	 Lav usikkerhet
<b>Erstatninger/forpliktelser for miljøløftet</b>	Ingen, forutsatt ingen juridiske forpliktelser	 Lav usikkerhet
<b>Klimapåvirkning og eksterne kostnader</b>	Lavt CO2-utslipp med ca. 0,061 per nye personbil, og lave gjennomsnittlige, marginale eksterne kostnader på ca. 10 kr per nye personbil. Men dette avhenger av fartøy og krav til hastighet (drivstofforbruk er eksponentiell i forhold til hastighet) og linjen må etableres, til motsetning fra ruteskip, som allerede er etablert.	 Lav usikkerhet
<b>Politisk måloppnåelse</b>	Lav ulykkesrisiko (ikke behov for veitransport til terminal), høy politisk måloppnåelse (overføring fra vei til sjø)	 Lav usikkerhet
<b>Markedspåvirkning</b>	Påvirker konkurransen i et duopol da en aktør fratras muligheten til å benytte den foretrukne transportform (bane), kan ha ytterligere ringvirkninger. Påfører en aktør vesentlige kostnader, da 5 biltogvognen ikke kan benyttes.	 Lav usikkerhet
<b>Nærmiljøpåvirkning</b>	Avhenger av valg av kaiterminal	 Lav usikkerhet

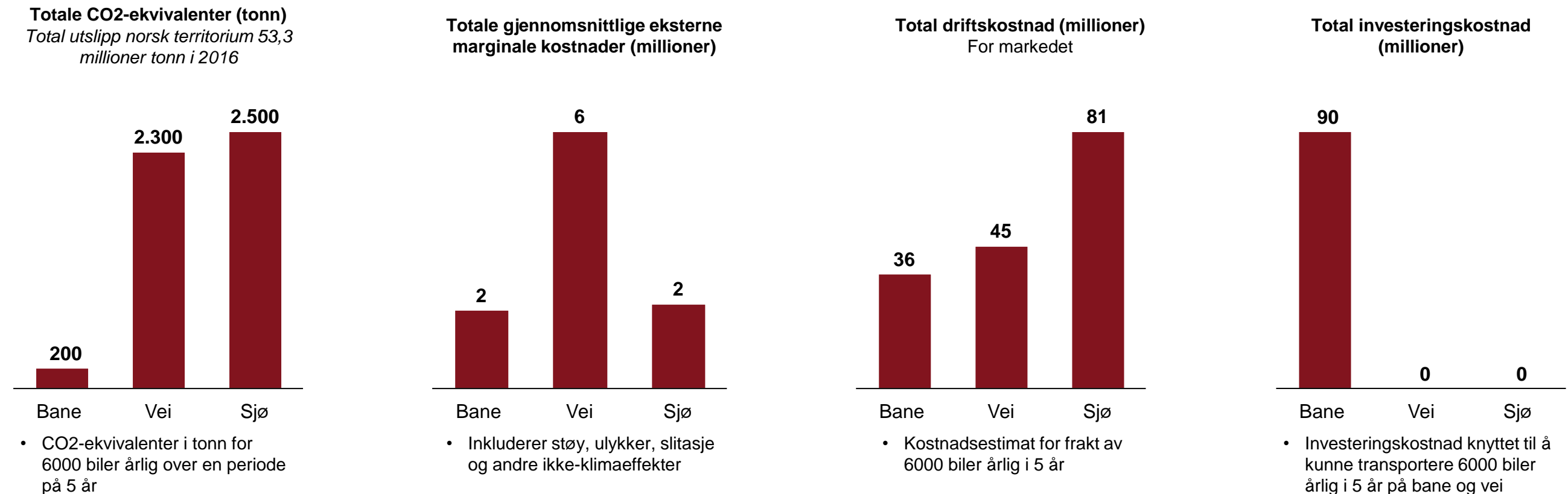
## Oppsummering av vurderingene

Vurderingskriterier	Bane	Vei	Ruteskip	Kombinasjon vei/ruteskip*	Sjø (RoRo)
Pris i markedet					
Kvalitet					
Investeringskostnader for miljøløftet					
Erstatninger/forpliktelser for miljøløftet					
Klimapåvirkning og eksterne kostnader					
Politisk måloppnåelse					
Markedspåvirkning					
Nærmiljøpåvirkning					

\*Forutsatt at det iverksettes tiltak som sikrer mer enn 50 % andel på ruteskip

Notat – midlertidig løsning for transport av nye biler

## Hvordan 90 millioner i investeringer vektes mot lavere CO<sub>2</sub>-utslipp, lavere eksterne marginale eksterne kostnader og lavere driftskostnad for markedet i 5 år er avgjørende for beslutningen



Beregningene gjelder for de 6000 bilene som er omfattet. Øvrige 6000 biler årlig (bane og vei) kommer i tillegg.  
Kilder: PwC analyse

## Ingen av alternativene tilfredsstillende alle kriteriene, og en avveining av hva som er viktigst for miljøløftet står sentralt

Handlingsalternativer for Miljøløftet	Hvilke ulemper må aksepteres	Mulige tiltak for å motvirke ulempene
<b>Proaktiv baneløsning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Høye investeringskostnader</li> <li>• Vesentlig påvirkning på nærmiljøet</li> <li>• Risiko for at vei og ruteskip likevel tar markedsandeler som følge av at Koengen er mindre fleksibelt og at forslag til sterk økning i infrastrukturavgift for perioden 2018-2021 vil øke prisene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ukjent, det henvises til Jernbanedirektoratets notat</li> </ul>
<b>Stole på markedet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sannsynlighet for at vei tar en vesentlig markedsandel</li> <li>• Selv med høy andel ruteskip, høyere CO2-utslipp og lavere politisk måloppnåelse</li> <li>• Påfører en aktør vesentlige ulemper, og tilhørende konkurransevridende effekter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gå i aktiv dialog for å sikre konkurransedyktige priser og tilstrekkelig kapasitet på ruteskip</li> <li>• Gå i dialog med Axxess Logistics og andre berørte for å finne løsninger på konkurransevridning og annen markedspåvirkning</li> </ul>
<b>Proaktiv midlertidig løsning på sjø</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vesentlig dyrere</li> <li>• Uklar praktisk gjennomføring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ikke aktuelt</li> </ul>
<b>Proaktiv varig løsning på sjø</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan ikke etableres i tide</li> <li>• Må trolig initieres av aktørene i markedet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrede mulighetene for varig løsning på sjø, og «stole på markedet» inntil en løsning er på plass</li> </ul>



# *Anbefaling og veien videre*

## *Drøfting av beste alternativ*

- Hvis Koengen (eller tilsvarende bane-alternativ) ikke etableres, vil markedet (~6000 biler årlig) velge vei som hovedtransportform de neste 5 årene, men trolig returnere til tog når kapasiteten er på plass på Nygårdstangen i 2024
- Total driftskostnad (markedsverdi) for transport av alle biler som i dag benytter Mindemyren (~6000 biler årlig) omfattet i hele perioden 2019-2024 er estimert til rundt 40 millioner (ca 8 millioner per år)
- Våre vurderinger så langt tyder på at tilsvarende politisk måloppnåelse som Koengen gir, er mulig å realisere for mindre enn 90 millioner – denne rapporten tar ikke stilling til praktisk gjennomføring av dette, men eksempler kan være
  - Gå i dialog med Fjordline for å sikre kapasitet og konkurransedyktig pris
  - Gå i dialog med Axess Logistics og andre berørte aktører for å finne løsninger på konkurransevridding og annen markedspåvirkning

### **Vi anbefaler at Miljøløftet lar markedet selv løse behovet for nybiltransport i perioden 2019-2024, men avklarer følgende:**

- Evaluere behovet for tiltak for å sikre at annet gods erstatter biler på Bergensbanen
- Evaluering av muligheter for å sikre etablering av en varig sjøtransport direkte fra Europa til Bergen og Stavanger

# *Vedlegg og kilder*

# Kilder

## Publikasjoner:

- Stortingsmelding 33 (Nasjonal Transportplan 2018 – 2029)
- Stortingsmelding 1 (Statsbudsjett 2018)
- Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017 – 2023
- Byrådssak 1007/17 Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. Delstrekning 2, Mindemyren.
- Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane (Dokument 3:7, 2017–2018)
- TØI (2014, revidert 2016) Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk (Rapport 1307/2014)
- TØI, Potensiale og virkemidler for overføring av gods fra veg- til sjøtransport (Rapport 1424/201)
- TØI, Virkninger på transportomfang og klimagassutslipp av ulike tiltak og virkemidler – transportmodellberegninger (Rapport 1427/2015)
- Konkurransanalyse av godstransportmarkedet (OE-rapport 2015-9)
- Bane NOR, Presentasjon utredning Nygårdstangen godsterminal gjennomføringsutredning / tidsstrategi- koordinering tilstøtende prosjekter Bergen stasjon, 10.08.2017
- Norges Rederiforbund, Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø (Rapport 2016-460, Rev. 1)

# Kilder

---

## Websider:

- CargoNet <http://www.cargonet.no/>
- Bane NOR <http://www.banenor.no/>
- Miljøløftet <http://xn--miljloftet-o8ab.no/>
- Fjordline <https://www.fjordline.com/nb>
- Auto Transport Service <http://www.autotransport.no/>
- Axess Logistics <http://www.axesslogistics.no/>
- Bergen Havn <https://bergenhavn.no/en/port-of-bergen-the-most-important-maritime-hub-in-western-norway/>
- Bergens Tidende <https://www.bt.no/>
- Shortsea Shipping <http://www.shortseashipping.no/>
- Opplysningsrådet for veitrafikken <http://www.ofv.no/forside/>
- Google maps <https://www.google.com/maps>
- Bilimportørenes Landsforening <https://bilimportorene.no/om-bil/medlemmer/>



**Helene Kubon Skulstad**

Partner  
Consulting Bergen

e: [helene.kubon@pwc.com](mailto:helene.kubon@pwc.com)

t: 95 26 06 49



**Ole-Alexander Palm**

Direktør  
Consulting Bergen

e: [ole-alexander.palm@pwc.com](mailto:ole-alexander.palm@pwc.com)

t: 05 26 13 95



**Ivar Håkonsen**

Senior Manager  
Consulting Bergen

e: [ivar.haakonsen@pwc.com](mailto:ivar.haakonsen@pwc.com)

t: 95 26 12 04



## Notat

Fra Jernbanedirektoratet

---

Til Styringsgruppen for Miljøløftet

---

Dato 04.06.2018

---

## Frigjeving av Mindemyren terminal – kartlagde alternativ

### Innleiing

Det framgår av Prop. 1 S (2017-2018) at regjeringa legg opp til å prioritere framdrifta for Bybanen framfor jernbaneprosjektet Arna-Bergen. Fleire løysingar er vurderte for å erstatte Mindemyren sine funksjonar. I dette notatet blir dei ulike alternativa til Mindemyren og konsekvensane av desse omtala.

Miljøløftet si styringsgruppe etterlyste i møte 27/4-18 meir informasjon om alternative løysingar for å erstatte bruken av arealet på Mindemyren. I utkast til referat etter møtet står dette:

*«Styringsgruppa vurderer frigjeving av Mindemyren som ein føresetnad for gjennomføring av bybane mot Fyllingsdalen, og presiserer viktigheita av stram framdrift i prosjektet. Styringsgruppa understreker at kostnader til midlertidige løysingar for biltransporten må holdast lågast mogleg. Styringsgruppa presiserer behovet for særskilt omsyn til kulturminne og konsertfasilitetane på Koengen.»*

*Styringsgruppa ber om at det parallelt med vidare arbeid med Koengen, vert undersøkt andre transportmoglegheiter, herunder sjøtransport. Hordaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet har ansvar for å leggja fram ei sak for styringsgruppa.»*

### Bakgrunn

Nygårdstangen skal innan 2024 byggast om for å kunne handtere 50 % vekst i godsmengd. Samstundes skal resten av jernbanestasjonen oppgraderast med opninga av dobbeltspor mellom Arna og Bergen, og for å kunne ta imot nye FLIRT-togsett på Vossebanen. I tillegg skal ein ny verkstad tilpassa dei nye togsetta etablerast. Person- og godstrafikk skal oppretthaldast i størst mogleg grad i perioden. Logistikkmessigt er dette svært utfordrande.

Når Nygårdstangen er ferdig oppgradert i 2024 skal godsterminalen også kunne handtere funksjonane som i dag er lagt til Mindemyren terminal. I utgangspunktet var det tid nok til å bygge om Nygårdstangen slik at denne vart ferdigstilla før Mindemyren måtte nedleggast. Då det vart klart at Bybanen mot Fyllingsdalen skulle byggast før banen mot Åsane, vart det behov for å avklare rekkefølga på bybanen og jernbaneprosjekta. Bybanen hadde behov for å ta over søndre del av Kronstadsporet og Mindeterminalen i mai 2019, og arbeidet med å finne erstatningsareal måtte forserast.

Ein føresetnad for at Bane NOR avstår Mindemyren terminal er at det skal vere etablert ein midlertidig erstatningsterminal for biltogtransport. Jamfør statsbudsjettet (Prop.1 S (2017-2018), s 170): «Bybanen har planlagt å ta i bruk arealer som i dag brukes til Kronstadsporet og Mindemyren godsterminal. For å frigi disse arealene må det byggjes en midlertidig erstatningsterminal for biltogene som i dag kjører til Mindemyren.» og Detaljreguleringsplan for Bybanen, delstrekning 2, § 4.4: «Mindemyren kan frigis først når nødvendig kapasitet, herunder hensetting og uttrekkspor, er sikret ved Nygårdstangen godsterminal, jf. plan for Bergen godsterminal (planid 64820000)». Jernbanedirektoratet har bede Bane NOR få på plass eit midlertidig alternativ, slik at Mindemyren

kan frigis i tråd med Bybanen sin framdriftsplan. Det er ein overordna føresetnad at godskapasitet på bane vert oppretthalden, i tråd med Samferdsledepartementets miljøstrategi om å ha mest mulig gods på bane framfor på veg.

Dersom biltransporten for ein lengre periode må leggest om til ei anna transportform vil det påføre godsnæringa auka kostnader. Det vil også kunne gje langsiktige negative konsekvensar for andelen gods på jernbane, i strid med Regjeringa sin godsstrategi: «Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km frå veg til sjø og bane innan planperiodens utløp.» (...) «Gods på jernbane påfører imidlertid i dag samfunnet mindre ulemper enn gods på veg (lavere eksterne marginale kostnader som ulykker, utslipp og støy) ved direkte transporter og ved kombinerte transporter når endetransportene i sum er lavere enn 30 km (...).» (Meld.St. 33 (2016-2017), kap. 9)

### **Behovsbilde**

Mindemyren vert i dag nytta som terminal for handtering av bilgods, oppstilling av nybilar og som avlastning for Nygårdstangen i avvik og forseinkingar i togtrafikken. I ombyggingsperioden på Nygårdstangen var Mindemyren forutsett å ha ei rolle som nødvendig avlastingsområde for hovedterminalen, reserve losse-/lasteplass for containerar og hensetting i avvikssituasjonar, i tillegg til dagens bilterminalfunksjonar.

Transportørane Axess Logistics AS og Auto Transport Service AS (ATS) handterer samla 70 – 80 % av den totale nybil-marknaden i Bergensregionen. Dette utgjer anslagsvis 10 000 – 15 000 bilar årleg. Bilvognene kjem med to ulike avgangar via Drammen, og returnerer samla eller fordelt på to avgangar, normalt same kveld. Samla kapasitet er 10 vogner i døgnet, som kvar rommar 10-15 bilar.

ATS handterer sine togvogner på Nygårdstangen. Bilvognene frå Axess AS vert frakta til og handterte på Mindemyren, og tek hand om nærare 60 % av nybilane som kjem med tog. På togvognene er bilane plasserte etter størrelse for å nytte kapasiteten best mulig. På terminalområdet må nybilane sorterast etter mottakar og omlastast til lastebilar.

Areal for omlastning og midlertidig plassering av 40-60 bilar, snuareal for biltrailarar, plass nok til hensetting av biltrailarar (3 stk.) og areal til mannskapsbrakke er nødvendig. Nybilane må kunne køyrast gjennom alle vognene for å komme ut på ein rampe i enden av toget. For å få til dette treng toget eit rettstrekk på om lag 150 meter.

### **Aktørbilde**

- CargoNet AS – Transportoperatør for bedriftsmarknaden, del av NSB-konsernet
- RailCombi AS – dotterselskap av CargoNet, driftsselskap som leverer terminaltenester til godstrafikk på jernbane.
- Axess Logistics – transporterer bilar, aktør på Mindemyren, 60 % av volumet på jernbane
- Biltransport AS – bilfraktagent for Axess Logistics på Mindemyren – handterer (losser og fraktar) bilane og kontakten med bilforhandlarar/privatkundar
- Auto Transport Service AS (ATS) – transporterer bilar, aktør på Nygårdstangen, 40 % av volumet på jernbane
- Veøy AS – agent for ATS



## Gjennomgang av alternativa

Bane NOR har gjort ei kartlegging og kvalifisert vurdering av ulike alternativ for erstatning av kapasiteten på Mindemyren. Vurderingane er baserte på lokalkunnskap om lokalitetane, erfaring frå andre utbyggingar og med bakgrunn i behova til godsleverandørar og -transportørar. Det er halde ei rekke møter med og mottatt innspel frå ulike fagmiljø i Bane NOR<sup>1</sup>, godsnæringa<sup>2</sup> og sluttbrukarar av dei foreslåtte alternativa<sup>3</sup>.

Det har vore gjennomført to større møter med aktørane på Nygårdstangen og Mindemyren. I det første møtet med brukarane av terminalane 23/5-17, vart alternativa Skolten (Koengen), Haukeland stasjon, Midttun stasjon, Jekteviken og Palmafossen på Voss presenterte og diskuterte. Av alternativa vart det gjeve klart uttrykk for at Skolten er det alternativet som gjev minst negative konsekvensar. Dei andre alternativa vart vurderte som uaktuelle alternativ av godsnæringa, og om alternativa likevel blei realiserte ville dei truleg ikkje vert tekne i bruk.

I møte 16/11-17 vart tre alternativ på Nygårdstangen og to løysingar på Koengen diskuterte. Transportørane formidla begge at dei ikkje ynskjer å dele areal, og at løysingane på Skolten (Koengen) utpeikar seg som dei beste.

Alternativa som har vore vurderte er altså Palmafossen stasjon ved Voss, Arna stasjon, Haukeland stasjon og Midttun stasjon på gamle Vossebanen, ulike alternativ internt på Nygårdstangen, Koengen skiftestasjon (Skolten) og Jekteviken. For alternativa som blei vurdert som aktuelle gitt det korte tidsperspektivet (mai 2019) og omsynet til kostnader, er det også gjennomført nærare tekniske vurderingar og enkle kostnadsvurderingar.

Oppsummeringa under gjennomgår dei viktigaste argumenta for og mot dei ulike alternativa til Koengen:

### **Palmafossen:**

Palmafossen stasjon ligg i tilknytning til Voss stasjon. Stasjonen er ifølge Bane NOR godt tilrettelagd for godstrafikk. Den vart ombygd i 2016 og treng berre små tiltak for å kunne ta imot biltog. Strekninga Voss – Palmafoss er i dag ikkje elektrifisert, så diesellokomotiv må nyttast på denne strekninga. Det er ikkje vurdert korleis ei slik løysing vil påverke kapasiteten på Voss stasjon. Løysinga føreset at gods må gå på veg frå Palmafoss til Bergen, ei strekning på omlag ti mil. Vegstrekninga mellom Voss og Arna er både ulykkes- og rasutsett.

I møtet 23. mai 2017 peika aktørane i godsnæringa på at ei løysing på Palmafossen vil gje store auka kostnader, mellom anna i form av ekstra bemanning og utstyr. Signala er tydelege: dersom kostnadene ikkje vert kompenserte og strekninga som skal køyrast på bil vert for lang, vil dei truleg leggje meir (om ikkje alt) gods over på veg.

### **Arna stasjon:**

I perioden 2008 – 2010, i samband med Bybanens første byggetrinn, var det nødvendig å suspendere bruk av Kronstadsporet frå Kronstad-tunellen til Mindemyren. I den perioden vart levering av nye bilar til Bergen flytta frå Mindemyren til Arna. Arna stasjon er for tida under fullstendig ombygging. Dette vil pågå til 2024, og deretter tar prosjektet Arna – Stanghelle over. Grunna anleggsaktivitetar for den nye tunellen gjennom Ulriken, er dette ikkje mogleg i dag.

---

<sup>1</sup> avdelingane Trafikk & Marked, Terminalar, Infrastruktur, samt prosjektorganisasjonane i Utbygging Vest/Midt

<sup>2</sup> CargoNet AS, PostNord Logistics AS, Schenker AS, Rail Combi AS, Veøy AS, ATS Cargo

<sup>3</sup> Access Logistics AS og Biltransport AS

Ei løysing med bilgods her vil medføre forseinking i ombyggingsprosjektet og auka driftsutfordringar for både Bane NOR og godsnæringa. Løysinga vil krevje eigne skiftetraktorar og mannskap på området for godsbransjen. Grunna arealknappheit og pågåande anleggsverksemd ville omlastinga til lastebil bli vanskeleg, og køyrelengda på lastebil lenger (eller på svært dårleg veg). Alternativet vil medføre meirkostnader for godsnæringa og gje store negative konsekvensar for framdrift og kostnad for utbygginga av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen.

#### **Haukeland stasjon og Midttun stasjon:**

Gamle Vossebanen - strekninga mellom Tunestveit og Midttun stasjon (via Garnes) - er i dag museumsbane og freda av Riksantikvaren. Strekninga er ikkje elektrifisert, og vil trenge store utbetringar for å kunne handtere godstog. Påkøyring må skje ved Tunestveit og toga må gå via Garnes (om lag 3,6 km frå Garnes, vidare 14,3 km til Haukeland stasjon og 21,6 km til Midttun stasjon). Det er mange planovergangar på strekninga og tett busetnad opp mot sporet. Lokomotivet vil ikkje ha moglegheit til å snu på stasjonane og vil dermed måtte rygge ein av vegane, noko som ytterlegare utfordrar HMS.

Det er svært liten plass for handtering av nybilar og omlasting på stasjonane. Løysinga vil difor krevje større investeringar både i spor og i området rundt stasjonane. Løysinga vil krevje fleire skiftelok (diesel) og lengre veg for transportørane, og dermed både dårlegare arbeidsforhold og høgare driftskostnader. Vegkvaliteten mellom Haukeland og Midttun er dårleg. Alternativet vert vurdert som uaktuelt.

#### **Jekteviken:**

Kunne vore eit godt alternativ, men vil vere svært kostbart å realisere. Sporet er i overkant av 1300 m langt og går frå Nygårdstangen til Dokkeskjærskaien via tunell under Media City Bergen og Nygårdshøyden. Å ta i bruk dette hamnesporet igjen ville innebere oppgradering av ein tunnel som er i endå dårlegare forfatning enn Skansetunnelen til Koengen, og reetablering av spor frå godsterminalen. I tillegg må det gjerast store tiltak framom det nye Media City Bergen, der sporet er lagt i gatestein og sporarealet no er ein del av utkøyring mot sør. Ei spesielt stor utfordring med dette alternativet er kryssing av bussterminalen, Fjøsangerveien og Torborg Nederaas gate med godstog.

#### **Internt på Nygårdstangen**

På Nygårdstangen er prosjekta Bergen – Fløen, Nygårdstangen godsterminal, Hensetting Bergen og koordinering ny verkstad slått saman for planlegging og prosjektering under eitt, etter avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF 02.02.2018 (sjå også Statsbudsjettet). Kompleksiteten i det samla prosjektet er stor, ikkje minst sidan utbygging av alle delprosjekta skal skje samtidig, og under full drift av både person- og godstransport.

Internt på Nygårdstangen er tre ulike alternativ vurderte. Felles for alle alternativa er at dei gjev ei auke i godsmengda og auka trafikk på terminalen i anleggsperioden fram mot 2024, og dermed ytterlegare kompleksitet. Det samla prosjektet er ikkje kome langt nok i planlegginga til verken å kunne bekrefte eller avkrefte dei ulike løysingane endeleg. Dersom ei løysing med handtering av biltog på Nygårdstangen i anleggsperioden vert valt, vil det kunne påverke anleggsarbeidet negativt og gje risiko for kostnadsauke.

#### **Alternativ a: Spor 37**

I Hovedplanen som vart utarbeidd i samband med Reguleringsplan for Nygårdstangen godsterminal, var det planlagt eit tredje spor ved sidan av eksisterande spor 37, spor 37b. Spor 37 kan då nyttast til lossing av bilar. Løysinga må truleg byggast midlertidig, og prosjekterast og byggast om seinare. Konsekvensane er usikre. Ettersom spora ligg i det mest trafikkerte området på terminalen, krev ombygging av spora detaljert jernbaneteknisk planlegging og særskilde risikovurderingar. Bruk av dette sporet til biltransport vil medføre lossing av bilar i det mest trafikkerte området på terminalen. Dette vil gi sikkerheitsutfordringar som transportørane ikkje ynskjer. Det vil også gje store utfordringar i anleggsperioden når området skal byggast om.

### **Alternativ b: Spor 9**

Spor 9 er tenkt brukt av Auto Transport Logistics (ATS) til biltransport. ATS nyttar i dag spor 37, men må bytte sidan sporet skal brukast til anna formål. I dag kjem vogner til begge transportørar med same godstog. Transportørane sine bilvogner er ikkje compatible, og nybilane vil ikkje kunne køyre gjennom konkurrenten sine vogner, dette aukar behovet for skifting og hensetting. Dersom begge transportørar skal nytte same spor vil bilane måtte samlokaliseras i omlastings-området. Dette vil gje store konkurransemessige utfordringar for aktørane, i tillegg til vil behovet for areal til mellomlagring/sortering av bilane auke med 100-150 %. Schenker sitt areal rundt sitt bygg vil då måtte reduserast tilsvarande, og dermed kompenseras for. Spor 9 er eitt av to avgangsspor for godstog frå Bergen, og ei ev. endring av bruken må vere i samsvar med ruteplanen.

Hovudutfordringane med alternativet er arealknappheit, toglogistikk og handtering av nybilar. I tillegg er sporet ute av drift i fleire fasar i den tidlegare faseplanen for ombygging av Nygårdstangen.

### **Alternativ c: Hensettingsspor H3**

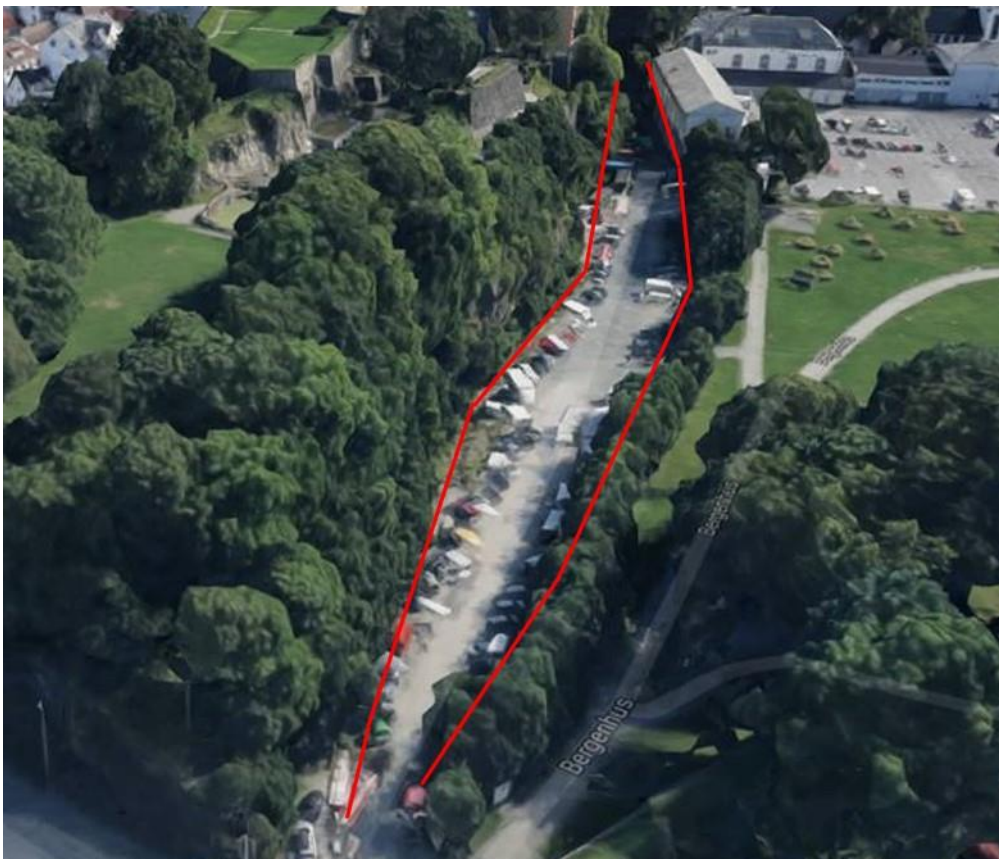
Hensettingsspor H3 er planlagt i eit nytt område ved steinmur som skal etablerast mot Bybanen sitt område. Etter bybanens framdriftsplan skal muren vere ferdig 1. mars 2019. Sporet vil gi meir hensettingskapasitet på Nygårdstangen totalt sett når ombygginga er ferdig, men tilkomsten til spora i jernbanens anleggsperiode er usikker, og kan berre bekreftast med prosjektert sporplan, gjennomføringsplan og kapasitetsanalyse. Sporet er planlagt med kurve, og tilfredstiller dermed ikkje transportørane sitt krav om rettstrekk på 150 m (for at bilane skal kunne køyre gjennom vognene ved lossing).

Spor H3 må planleggast og prosjekteras i samanheng med øvrig utbygging. Dersom sporet likevel skal brukast til biltransport, må ei førebels bygging av H3 for å ta i mot biltrafikk måtte takast att og byggast om seinare i byggefasen. Dette vil gje betydelege ekstra kostnader. I tillegg vil bruk av H3 til biltog også redusere kapasiteten på terminalen i anleggstida. Bilane må fraktast frå rampe til omlastingsareal ein annan stad på terminalen, noko som er kostnadsdrivande for bilaktørane.

## Beskrivelse av Koengen-alternativet

Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet har informert Miljøøftet si Styringsgruppe om prosessen rundt erstatning av Mindemyren og Koengen-alternativet i møter 27. april og 6. april 2018, 14. mars 2018, 23. oktober 2017 og 23. august 2017.

Tiltaket inneber å sette i stand gamle Koengen skiftestasjon (Bane NOR sin eigedom) til å kunne handtere den bilgodsfunksjonen som i dag vert gjort på Mindemyren terminal. Målet er å gjennomføre dette med minimumsløysingar og gjenbruk av materiell så langt det let seg gjere.



*Figur 1: Dei raude rammene viser området Koengen skiftestasjon. Biletet er henta frå Google maps 31.05.2018*

Koengen skiftestasjon er formelt aldri lagt ned og jernbaneinfrastrukturen er framleis synleg i grunnen. Forbindelsen frå Bergen stasjon til Koengen går via ein eldre 1,4 km lang tunell (Skansetunellen). Profilet og tilstanden til tunellen er no avklara, tunellen må reinskast og sikrast mot nedfall, og det må etablerast lys og kommunikasjon. Sidan tunellen er lengre enn 1 km er det krav om nødnett (dette kan ev. søkast fråvik for). Det er behov for etablering av køyresterkt underlag, drenering, handtering av overvatn og etablering av arbeidslys på Koengen-området. I tillegg må fjellskjeringa frå tunellmunninga til riksvegen reinskast og sikrast mot steinsprang. Arealet må gjerdast inn på nytt for å sikrast på rett måte, men med moglegheit for opning mot resten av Koengen ved utlån av området til konsertar og liknande. Både i utbyggingsfase og midlertidig driftsfase vil Bane NOR legge til rette for at dei store kulturarrangementa i området kan arrangerast som normalt.

Bane NOR prosjekterer for minst mogleg endring av området i den midlertidige bruksperioden. Toget er planlagt parkert delvis i tunell, slik at berre dei siste vognene kjem ut i dagsone. Resten av

tomtearealet er tenkt nytta til parkering, og det er tenkt oppført ein brakkerigg. Dette samsvarer med dagens bruk, men inn-og utkøyring frå tomta vil bli redusert frå dagens situasjon, til om lag 5 utkøyringar med trailer per dag. BKK sitt bygg vil skjermar mot resten av Koengen, og trerekka mellom Bane NORs tomteareal og Koengen vil bestå. Området er i kommunedelplan for Sentrum regulert til *Offentleg formål og Gangarealer med byromsbruk*.

#### **Etterbruk**

Koengen skal settast i stand for å kunne dekke bilgodskapasiteten Bane NOR mister ved å avgi Mindemyren terminal i perioden 2019 – 2024, medan ombygginga på Nygårdstangen går. Bruken av området til bilgodshandtering er altså midlertidig.

Sikring av skjeringa mot Sverresborg vil vere ein føresetnad også for bruk av området også til andre føremål. Området er per i dag sperra av grunna fare for steinsprang. I tillegg ser Bane NOR på moglegheita for etablering av ny kulvert for kablar og VA, etter ynskje frå Bergen Live. Heile området skal asfalterast. Tunellopninga vil bli sikra med port eller liknande.

Vidareutvikling av området til eit meir parkliknande område vil kunne vere mogleg, og det er utarbeidd illustrasjonar som viser mogleg utforming. Dette ligg ikkje inne i budsjettet til prosjektet.

#### **Usikkerheiter, kostnader og framdrift**

Usikkerheita i prosjektet er stor. Riksantikvaren avslo 24.05.2018 Bane NOR sin søknad om grunnundersøking på Koengen, og melde samstundes om at søknad om tiltak vil bli avslått. Bane NOR har anka vedtaket (29.05.18) og prosjekterer vidare etter plan, parallelt med ankeprosessen.

Bane NOR vil i styringsgruppemøtet gjennomgå status for kostnader, risiko og framdriftsplan for prosjektet.



## Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:  
<Frode Moen Aarland/48885554>  
Vår dato: 04.06.2018  
Vår referanse:

### Notat

Til: Styringsgruppen i Miljøløftet  
Fra: Statens vegvesen Region vest  
Kopi til:

## Porteføljestyling av gang- og sykkeltiltak langs riksveg i Bergen

### 1 Sammendrag

Sykelstrategi for Bergen 2010–2019 (vedtatt av Bystyret april 2010) gir rammer for planlegging av gang- og sykkeltiltak i Bergen. Sykkelstamveg Bergen utgjør de sentrale hovedrutene og riksvegtilbudet for gående og syklende sør-nord og mot vest.

Statens vegvesen mener det er svært viktig at pågående arbeid med reguleringsplaner for prosjekter som skal realiseres i årene fremover mot 2023, som Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Lagunen – Skjoldskiftet, blir prioritert og politisk sluttbehandlet. Dette er viktig får å sikre et handlingsrom til å kunne porteføljestyre, og for å sikre gjennomføring programområdetiltak langs riksveg i samsvar med avtalte rammer i byvekstavtalen.

Dersom i Miljøløftet vil prioritere andre tiltak langs riksveg, fremfor Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, mener Statens vegvesen at dette må gjøres gjennom ordinær porteføljestyling, og ved den årlige behandlingen av handlingsprogrammet.

### 2 Bakgrunn for notatet

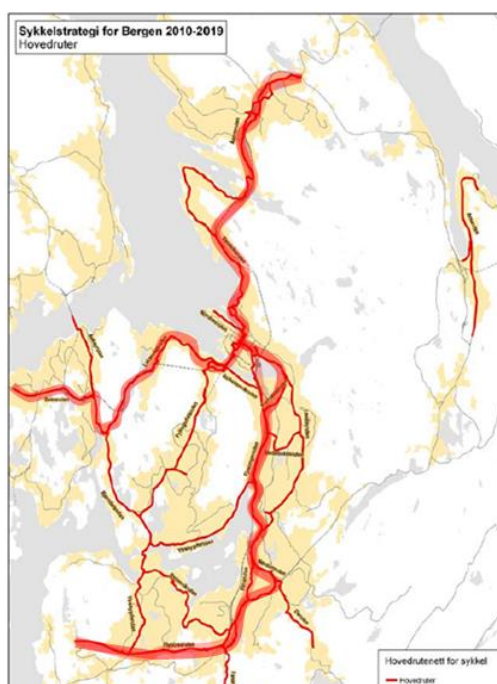
Byvekstavtalen for Bergen fastsetter at det i avtaleperioden frem til 2023 skal settes av en ramme på 1500 mill. kr (2017) til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg som bidrar til å oppfylle målene i Byvekstavtalen. Notatet redegjør nærmere for forankring, grunnlag og status for planlegging av gang- og sykkeltiltak langs riksveg i Bergen, om sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Lagunen – Skjoldskiftet, og handlingsrommet for porteføljestyling av programområdetiltak langs riksveg i avtaleperioden.

### 3 Forankring og grunnlag for planlegging av gang- og sykkeltiltak i Bergen

Planlegging og utbygging av gang- og sykkeltiltak i Bergen skjer i tråd med Sykkelstrategi for Bergen 2010–2019 (vedtatt av Bystyret april 2010), med tilhørende handlingsplan for sykkel 2010–2013 (vedtatt av Bystyret jan 2011). Sykkelstrategien definerer hovedrutesykelrutenett som skal bygges ut frem til 2019, og fastlegger at dette skal bygges ut med god fremkommelighet hvor gående og syklende skal skilles.

I sykkelstrategien utgjør hovedrutene nord-sør og vestover (uthevet på figur 1) hovedandelen av riksvegtilbudet for gående- og syklende i Bergen. Disse strekningene er definert som *Sykelstamveg Bergen*, og planleggingen og utbygging av disse strekningene er forankret i:

- Nasjonal transportplan 2018–2023
- Handlingsprogrammet for Miljøløftet.



Figur 1: Hovedsykkelrutenett i sykkelstrategi for Bergen, med sykkelstamveg Bergen uthevet

### 4 Om Sykkelstamveg Bergen

Sykkelstamveg Bergen skal gi gående og syklende et eget og attraktivt riksvegtilbud. Strekningene finansieres med statlige midler gjennom NTP og Miljøløftet. Satsing på sykkel gjennom utvikling av E39 sykkelstamveg Bergen fra Skeie/Rådal – Bergen sentrum utgjør første strekning i Sykkelstamveg Bergen, og skal utgjøre ryggraden i sykkeltilbudet fra Bergen sør og inn til sentrum.

Sykkelstamveg Bergen planlegges med en standard som skal tåle fremtidig befolknings- og trafikkøkning. Standarden utvides etterhvert som trafikkmengden øker innover mot sentrum, ved Lagunen og på Fjøsanger.



Plan for Sykkelstamveg Bergen på strekningen Bergen sentrum – Vågsbotn er i samsvar med vedtatt sykkelstrategi for Bergen og skal planlegges i sammenheng med reguleringsplan for Bybanen mellom Bergen sentrum og Åsane.

Status for sykkelstamveg Bergen per mai 2018:

Per mai 2018 har de ulike delene av sykkelstamvegen fra Rådal/Skeie – Vågsbotn, og vestover til Drotningstveit følgende status:

<b>Delstrekning</b>	<b>Status og fremdrift</b>
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 1 Skeie–Rådal</b>	Oppstart reguleringsplan ventes sommer 2018. Prosjektering kan tidligst starte 2021, bygging 2022/2023.
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen–Skjoldskiftet</b>	Oversendt til reguleringsplan til 2.gangs behandling juni 2017. Avventer sluttbehandling Bergen kommune. Bygging kan tidligst begynne 2019.
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 3 Nesttun–Fjøsanger (Gamle Vossebanen)</b>	Utarbeiding av reguleringsplanforslag pågår og planforslag ventes vinter 2018/2019. Prosjektering kan tidligst starte 2021. Bygging tidligst 2022–2023.
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 4, sammenkobling av hovedsykkelrutene i Fjøsangerkrysset inkl. strekningen frem til Kristianborg.</b>	Oppstart reguleringsplan ventes sommer 2018. Prosjektering kan tidligst starte 2022 med oppstart bygging 2023/2024
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 5 Kristianborg–Sentrum (langs bybanen B4)</b>	Regulert i bybanen sentrum – Fyllingsdalen. Prosjekteres 2018, bygging starter parallelt med bybanen sommer 2019, slutføring 2022.
<b>E39 Sykkelstamveg delstrekning 5 Minde Alle–Fabrikkgaten (Kanalveien nord)</b>	Reguleringsplan pågår. Planforslag ventes oversendt Bergen kommune sommer/høst 2018. Prosjekteres og bygges parallelt med Bybane sommer 2019, slutføring 2022.
<b>E39 Sykkelstamveg arm av delstrekning 5 Fabrikkgaten–Solheimsgaten (kryssing av Fjøsangerveien)</b>	Forprosjekt oversendt Bergen kommune til behandling. Oppstart reguleringsplan ventes vinter 2018/2019. Prosjektering og bygging kan tidligst starte 2023/24.
<b>E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 6 Bergen sentrum – NHH, Christies gate – Glassknag.</b>	Utarbeidet forprosjekt for midlertidig sykkelløsning. Byrådet anbefaler utbygging på deler av strekningen. Prosjektering av aktuell strekning kan starte opp 2018/2019 med oppstart bygging 2019/2020. Se under for Gjensidigekrysset.
<b>E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 6 Sandvikstorget–Glassknag</b>	Prosjektering pågår for strekningen Sandvikstorget – Glassknag som dels overlapper strekning nevnt over. Bygging ventes igangsatt vinter 2018/2019.



E39 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 6 Bergen sentrum – NHH delstrekning 7, NHH – Eidsvåg delstrekning 8, Eidsvåg – Vågsbotn	Planlegges parallelt med bybanen BT5. Reguleringsplanarbeid startet 2018. Bygging av hele strekningen ventes å startet opp 2024/2025
E39 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 9, Bergen sentrum – Gravdal, Gyldenpriskrysset – Carl K. gate	Prosjekteres 2018, bygging starter i 2019 med slutføring i 2020.
E39 Sykkeltamveg Bergen delstrekning 9, Gravdal – Storavatnet	Ikke under planlegging. Bør være del av planlegging av kollektivsystem mot vest.
E39 Sykkeltamveg Bergen Storavatnet – Droningsvik (Straume)	Inngår som del av E39/Rv. 555 Sotrasambandet.

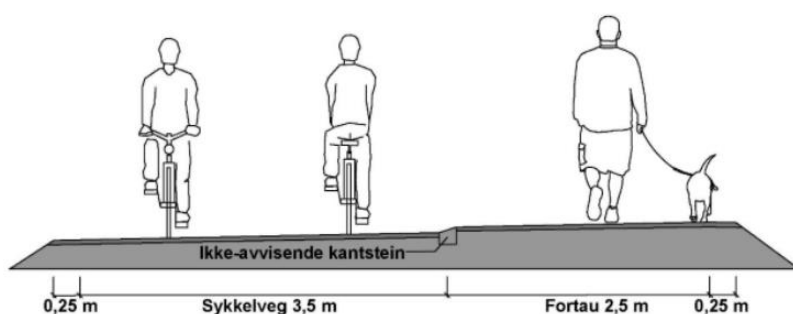
## 5 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 2, Lagunen – Skjoldskiftet

### Om strekningen:

Sykkeltamvegen Bergen, delstrekning 2 fra Lagunen til Skjoldskiftet, er hovedrute i vedtatt sykkelstrategi for Bergen. Strekningen, på 2,5 km, følger i hovedsak Osbanetraséen. Dagens tilbud består av 3 m gang/sykkelveg med noe kjøring til eiendommer og parkering. Strekningen er det eneste gjennomgående tilbudet for gående og syklende og har høy gang og sykkeltrafikk, antatt mer enn 200 gående i makstimen og målt 448 syklende i makstimen.

### Planlagt standard:

Normalprofilen i reguleringsplanen er planlagt ut fra forventet gang- og sykkeltrafikk (200 gående og 750 syklende i makstimen) og krav til utforming i Håndbok N100 som vist under:



Figur 2: Normalprofil for sykkelveg med fortau

### Videre oppfølging:

I planprosessen har det vært tett dialog og samarbeid med Bergen kommune. Etter høringsperioden, før innsending til sluttbehandling, har Statens vegvesen justert

planforslaget noe etter innspill som kom i høringsperioden, og innspill som kom ved den politiske behandlingen ved utlegging til offentlig ettersyn.

I AKG-møte 16.05.2018 kommenterte Bergen kommune at planen er krevende, at planen ikke er politisk behandlet, og at det vil bli behov for drøftinger med Statens vegvesen. Bergen kommune pekte på utfordringer knyttet til grunnverv, høye byggekostnader og et allerede tilfredsstillende sykkeltilbud på strekningen.

Statens vegvesen mener som nevnt i AKG-møtet 16.05.2018 at strekningen utgjør en viktig del av sykkelstamveg Bergen, og at det er stort behov for å skille gående og syklende, og å øke standarden på anlegget i samsvar med N100 og ambisjoner for fremtidens sykkeltilbud. Vedtak av reguleringsplaner for prosjekter som skal realiseres i årene fremover mot 2023 er svært viktig om en skal få gjennomført de prioriterte prosjektene på riksveg i Miljøløftet.

Dette samsvarer også med byrådets kommentar da planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn (byrådssak 1043/13): «*Spørsmålet om realisering/ finansiering i lys av standard og målsettingene om økt sykkelandel, må avklares når en har en vedtatt plan.*»

## **6 Konsekvenser for porteføljestyring av manglende plangrunnlag for programområdetiltak langs riksveg**

Byvekstavgift for Bergen fastsetter at det skal settes av 1 500 mill. kr (2017) i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing. Som vi ser av listen under er det et begrenset antall prosjekter som er planavklart, og hvor man ved porteføljestyring kan starte bygging:

- Bybanen B4 Kristianborg – Bergen sentrum, sykkel
- Fv. 582 Carl Konows gate, sykkel og kollektiv
- Olav Kyrresgate, kollektiv
- Mindre kollektivtiltak uten reguleringsplan.
- Åsane terminal, oppgradering
- Minde Allé – Fabrikkgangen
- Sandvikstorget – Glassknag

Utover disse kan følgende prosjekter også bygges og ferdigstilles, innenfor planperioden frem til 2023, om de blir planavklart i nær fremtid:

- Osbanen, Lagunen – Skjoldskiftet, sykkel,
- Kaigaten – Sandvikstorget, sykkel,

Skal man sikre handlingsrom til å kunne porteføljestyre, og å sette i gang programområdetiltak langs riksveg i Bergen, i samsvar med de rammene som er avtalt i byvekstavgiften for perioden 2018–2023, er det helt sentralt at reguleringsplaner for sykkelstamvegen Bergen og andre aktuelle programområdetiltak langs riksveg blir prioritert hos etatene og sluttbehandlet i Bergen kommune.

Dersom vi ikke får ferdig reguleringsplaner for disse tiltakene i tide, kan det per nå se ut til at vi ikke vil få tilstrekkelig med byggbare prosjekter som forutsatt i byvekstavtalen.

Det er usikkert om ubrukte midler blir overført til neste periode, og om et eventuelt underforbruk i inneværende periode kan påvirke de statlige bevilgningene ved reforhandling av byvekstavtalen. Vi mener derfor det er sentralt at planarbeidene for Sykkelstamveg Bergen og andre programområdetiltak prioriteres og sluttbehandles (jamfør listen over), slik at man kommer i posisjon til å kunne få realisert disse tiltakene og utløst de statlige midlene som forutsatt i byvekstavtalen.

## **7 Anbefaling**

Statens vegvesen anbefaler at planlegging av programområdetiltak langs riksveg prioriteres for å sikre handlingsrom for porteføljestyring og igangsetting av prosjekter i samsvar tilgjengelig midler til denne typen tiltak i Miljøløftet.

Det anbefales videre at reguleringsplan for Sykkelstamveg Bergen delstrekning 2 blir sluttbehandlet av Bergen kommune. Eventuell tilpasninger av prosjektet må gjøres i neste fase når det foreligger en vedtatt reguleringsplan. Det vil da være naturlig å ha et møte med Bergen kommune for å avklare om det er aktuelt å endre prosjektet i omfang.

Dersom man i Miljøløftet vurderer at det er andre strekninger/tiltak langs riksveg som bør prioriteres fremfor delstrekning 2, og hvor vi har klart plangrunnlag til å sette i gang, mener vi dette må gjøres gjennom ordinær porteføljestyring, og ved den årlige behandlingen av handlingsprogrammet.

## Vedlegg 5

### Handlingsprogram 2019, fordeling av statlege programområdemidlar

Vedtak av handlingsprogram 2019-2022 har tidlegare vorte utsett til 6. juni. Styringsgruppa har no bedt om å berre vedta innspel til bruk av dei statlege midlane før sommaren. Eit samla handlingsprogram for perioden 2019-2022, med fordeling av samtlege midlar og omtale av samtlege prosjekt i Miljøloftet, treng ikkje vedtakast av styringsgruppa før etter sommaren. Handlingsprogrammet kan deretter vedtakast av fylkesting og bystyre i dei ordinære budsjettprosessane til hausten.

Sekretariatet har utarbeida eit framlegg til handlingsprogram 2019-2022. Arbeidet har vore godt forankra med eigen arbeidsgruppe og orientering for AKG og styringsgruppa.

#### Porteføljestyring

Miljøloftet skal styrast etter prinsipp om porteføljestyring. Prioriteringane skal gjerast gjennom årleg rullering av fireårig handlingsprogram. I tråd med gjeldande handlingsprogram inneber dette at prioriteringane i Miljøloftet vert bestemt av fylgjande kriterier:

- Mål- og resultatstyring
  - Mål om nullvekst i personbiltransporten
  - Mål om arealbruk og byutvikling
  - Mål om trafiksikkerhet (nullvisjonen), fremkommelighet, klima og miljø
- Disponible midlar
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk nytte
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Mål om nullvekst i personbiltrafikken er overordna dei andre måla. Det medfører at tiltak som ikkje bidreg til nullvekstmålet som hovudregel ikkje skal finansierast gjennom Miljøloftet. For nye prosjekt vil det vera eit krav om vurdering av måloppnåing før dei finansierast gjennom miljøloftet sitt handlingsprogram.

#### Bindingar frå Bergensprogrammet

I tråd med gjeldande handlingsprogram vil utbyggingsprosjekt som er starta gjennom Bergensprogrammet bli fullført med finansiering frå Miljøloftet.

#### Innretning på handlingsprogrammet

Sekretariatet har, etter innspel frå faggruppene, prioritert nye prosjekt i tråd med porteføljestyingsprinsippa. Sekretariatet har hatt tett dialog med arbeidsgruppa i denne prosessen. Innretninga på handlingsprogrammet vil i all hovudsak vera knytt til oppfølging av byvekstavtalen.

#### Prioritering av statlege midlar

Forslag til prioritering av statlege midlar for budsjettåret 2019 er vist nedanfor.

Tabell 1: Statlege programområdemidlar 2019:

(mill. 2018-kr)

Prosjekt	2019	Totalt	Ferdigstilling
<b>Bindingar</b>			
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen B4)	183	725	2022
E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen - Skjold	6	189	2023
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for rv. 555 Damsgårdtunnelen)	28	140	2023
<b>Tidlegare fylkesprosjekt:</b>			
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag (Delstrekning 6 Bergen sentrum - NHH)	58	69	2020
Olav Kyrresgate	50	50	2019
<b>Nye prosjekt:</b>			
E39 Gamle Bergen. Kollektivfremkommelighet, forlenging kollektivfelt	4	5	2020
E39 Sykkelstamveg delstrekning 6 Christies gate - Bradbenken	3		
<b>Totalt 2019</b>	<b>332</b>	<b>1178*</b>	

\*Ein del av dette er allereie forbrukt, og belastar ikkje handlingsprogramperioden 2019-2022.

Tabell 1 viser at det er lagt opp til eit totalbehov for 2019 på 332 mill. (2018-kr). Dette er slik sekretariatet ser det eit rasjonelt årleg forbruk med tanke på at byvekstavtalen fastset ei tildeling på 1500 mill. (2017-kr) for heile avtaleperioden.

### Det vert lagt opp til finansiering av 3 bundne prosjekt:

- E39 Sykkelstamveg, delstrekning 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen B4). Dette prosjektet vert bygd av Bybanen Utbygging, og er difor avhengig av tildelte midlar for å oppnå rasjonell framdrift.  
Prosjektet vert rekna som eit svært viktig tilbod for gåande og syklende på strekninga, som bind saman aksa Sentrum – Møllendal - Kronstad - Mindemyren. Det er lagt opp til eit forbruk på 183 mill. i 2019.
- E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen - Skjold  
Strekninga mellom Lagunen og Skjoldskiftet bind saman bydelssentra Lagunen/Rådal og Nesttun. Dette er ei strekning med høg gang- og sykkeltrafikk med mykje skuleborn, og planlagt fortetting i området gjer at trafikken er forventet å auke. Strekninga har i dag ikkje fortau for gåande og det er stor konflikt mellom gang- og sykkeltrafikken, i tillegg til at trafikktryggleiken også er redusert på deler av strekninga.

Sykkelstamveg delstrekning Lagunen-Skjold er i slutfasen av planarbeidet. Bergen kommune har i AKG gjeve uttrykk for at planen er krevjande å sluttbehandla.

Sekretariatet har etter ei samla vurdering redusert forslag til 2019 midlar for prosjektet. Det er no lagt opp til eit forbruk på 6 mill. i 2019.



## Miljøløftet

- Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for rv. 555 Damsgårdtunnelen). Prosjektet omfattar etablering av sykkelfelt og fortau langs Fv 582, samt fremkommelighetstiltak for kollektiv. Tilbodet koblar saman hovudsykkelruta i Fv 582 fra Laksevåg på strekninga Gyldenpris – Damsgård Hovedgård. Ettersom sykkeltilbodet her har riksvegfunksjon, vert prosjektet finansiert med statlege midlar. Det er lagt opp til eit forbruk på 28 mill. i 2019.

### Det vert lagt opp til finansiering av 2 tidlegare fylkesvegprosjekt:

- E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, (Delstrekning 6 Bergen sentrum - NHH) Prosjektet ligg langs fylkesveg, men sykkelruta er eit erstatningstilbod for Fløyfjellstunellen og dermed eit riksvegprosjekt. Parsellen bind saman hovudsykkeltilbodet frå sentrum og nordover, og inkluderer også eit godt tilbod til gåande. Det er lagt opp til eit forbruk på 58 mill. i 2019.
- Oppgradering Olav Kyrresgate. Fv 585 Olav Kyrres gate ligg i sentrum, og er ei av dei tyngste kollektivtraseane i Bergen. Gata har riksvegstatus. Hovudgrepet i tiltaket er å omprioritera areal frå køyrefelt til fortau og passasjerareal, auka attraktiviteten for dei gåande, og gjera publikumstilbodet universelt utforma. Tiltaket har tidlegare berre hatt fylkeskommunal finansiering, men har etter ei samla vurdering også fått overført statlege programområdemidlar gjennom intern omprioritering. Det er lagt opp til eit forbruk på 50 mill. i 2019, i tillegg til fylkeskommunale midlar. (Det føreligg ikkje byggherreoverslag før etter sommaren 2018.)

### Det vert lagt opp til finansiering av 2 nye prosjekt:

- E39 Gamle Bergen. Prosjektet gjeld kollektivfremkommelighet og forlenging av busslomme. Prosjektet vil kunne redusera reisetida for busspassasjerane. Det er dessutan enkelt å gjennomføra, og det har lav kostnad. Tiltaket er difor vurdert til å ha god måloppnåing. Det er lagt opp til eit forbruk på 4 mill. i 2019.
- E39 Sykkelstamveg delstrekning 6 Christies gate – Bradbenken. Parsellen går fra Christies gate til Bradbenken og bind saman hovudsykkeltilbodet nord og sør for Bergen sentrum. Prosjektet vil gje eit samanhengande gang- og sykkeltilbod gjennom Bergen sentrum, ei strekning som i dag manglar tilbod. Prosjektet vil gje eit vesentleg forbetra tilbod til svært mange gåande og syklande, og er difor vurdert til å ha høg måloppnåing. Ein reknar med at prosjektet ikkje har behov for reguleringsplan. Tiltaket har tidlegare mangla finansiering, men har etter ei samla vurdering fått overført statlege programområdemidlar gjennom intern omprioritering. Det er lagt opp til eit forbruk på 3 mill. i 2019.



## Miljøloftet

For resten av perioden (2020-2022) er dei statlege programområdemidlane foreslått fordelt som vist i tabell 2. (Forslaget er meint som ei orientering, og inngår ikkje i vedtaket i sak 49/18.)

Tabell 2: Forslag til fordeling av statlege programområdemidlar 2020-2022: (mill. 2018-kr)

Prosjekt	2020-2022	Ferdigstilling
<b>Vidare finansiering av 2019-prosjekt</b>		
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen B4)	496	2022
E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen - Skjold	80	2021
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for rv. 555 Damsgårdtunnelen)	10	2020
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag (Delstrekning 6 Bergen sentrum - NHH)	2	2020
Olav Kyrresgate	-	
E39 Gamle Bergen. Kollektivfremkommelighet, forlenging kollektivfelt	1	2020
E39 Sykkelstamveg delstrekning 6 Christies gate - Bradbenken	-	
<b>Bindingar:</b>		
E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	11	2021
<b>Nye prosjekt:</b>		
E39 Sykkelstamveg Bradbenken - Sandvikstorget delstrekning 6	107	2022
E39 Fjøsangerveien/Solheimsgaten Fabrikkgaten - Solheimsgaten (Sykkelstamveg Bergen d5 kryssing av Fjøsangerveien)	76	2023
E39 Sykkelstamveg delstrekning 3 Nesttun - Fjøsanger (Gamle Vossebanen)	82	2024
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 1 Skeie - Rådal	13	2024
E39 NHH kollektivfremkommelighet, forlengelse avkjøringsrampe	5	2021
Holdeplasser: Oppgradere strekningen Indre Arna – Vågsbotn til UU	12	2021
E39 Hopskrysset utvidelse av avkjøringsrampe for buss retning sør/Lagunen	10	2021

## NOTAT

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

## Vedlegg 6

Saksbehandler/telefon:  
Fyll inn./ Fyll inn.  
Vår dato: 04.06.2018  
Vår referanse: Fyll inn.

## Om flytting av bomstasjoner

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vedtok sak om ny bompengesøknad, inkludert plassering av nye bomstasjoner, i hhv bystyre og fylkesting våren 2017. Stortinget vedtok bompengeproposisjonen 20.12. 2017. I proposisjonen åpnes det for mulighet til å flytte bomstasjoner på senere tidspunkt, under forutsetning av lokal enighet og at endringene ikke svekker økonomien i bypakken.

Etter at bompengeproposisjonen ble vedtatt, startet Statens vegvesen nødvendige prosesser for å få etablert de nye bomstasjonene, i samarbeid med partene i Miljøløftet, herunder særlig Bergen kommune (som plan- og byggesaksmyndighet). Det har vært en klart definert målsetting i styringsgruppen at nye bomstasjoner skal være etablert 1.1.2019.

I arbeidet som har pågått, inkludert også offentlig debatt om temaet, har det fremkommet ny kunnskap som gjør at det er behov for å flytte noen få bomstasjoner iht det som er vedtatt. Beslutninger om plassering av bomstasjoner er knyttet til konkret stedfesting, og selv små endringer krever nye vedtak.

Saken gjelder følgende tre bomstasjoner:

- Fv 243 Tellevikveien
- Fv 172 Skageveien/Grimseidvegen
- Fv 580 Hardangervegen

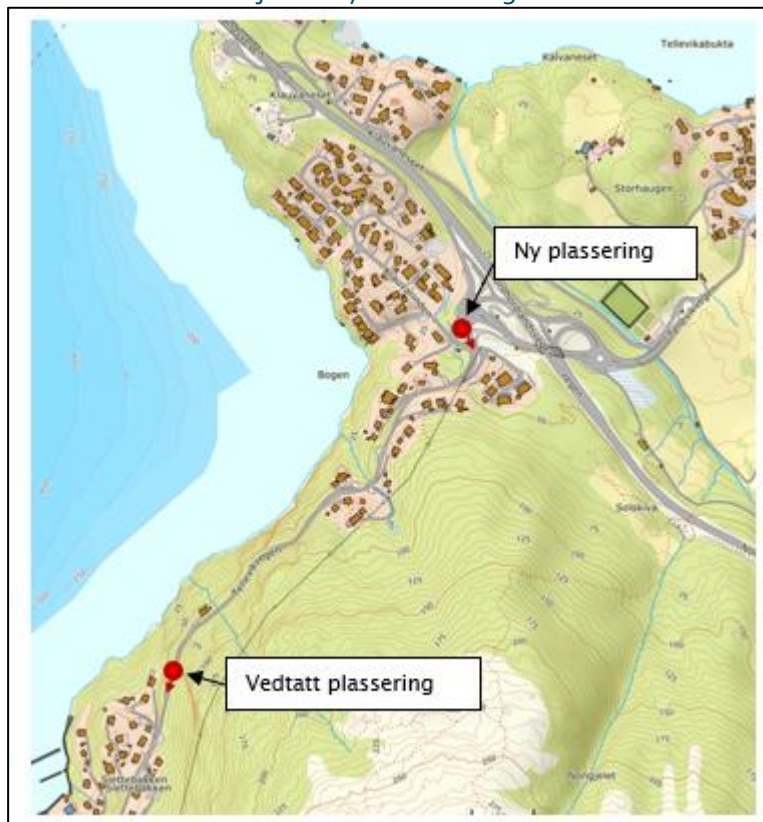
### Fv 243 Tellevikvegen

Etablering av bomstasjon i Tellevikveien er nødvendig for å unngå kraftig økt trafikk (beregnet til ÅDT 5000) som veien ikke tåler, som vil være negativt for beboere og nærmiljø, og som vil medføre betydelig reduserte inntekter. Plasseringen som Statens vegvesen opprinnelig ønsket, ble våren 2017 vurdert til å ikke være mulig, blant annet av hensyn til trafikksikkerhet. I vedtatt løsning er stasjonen derfor flyttet noen hundre meter inn i Tellevikveien. Dette innebærer at all bilkjøring til og fra boligområdet Klauvarinden ville komme innenfor bomstasjonen. I ettertid har det blitt besluttet at bomstasjonene som skal etableres i Bergen har en utforming og funksjon som gjør at hensyn til trafikksikkerhet ikke er de samme som da plasseringene ble vurdert. Dette innebærer at stasjonen likevel lar seg etablere der Statens vegvesen opprinnelig ønsket. Det er derfor naturlig at



stasjonsplasseringen endres tilbake til å stå mellom rundkjøring etter avramping fra E39 og avkjørsel til Klauvarinden.

Det anbefales at stasjonen flyttes som angitt.



Figur 1 Bomplussering Tellevikveien

#### Fv 172 Skageveien/Grimseidvegen

I opprinnelig forslag fra Statens vegvesen våren 2017, var en bomstasjon plassert i fv 172 Grimseidvegen for å unngå uønsket gjennomkjøring. I diskusjoner i forhandlingsutvalget ble det fremmet ønske om å flytte stasjonen pga. plassering like ved barnehage. Det ble pekt på ny plassering i Skageveien for å oppnå tilnærmet samme funksjon, men med mindre uheldige effekter for nærmiljøet.

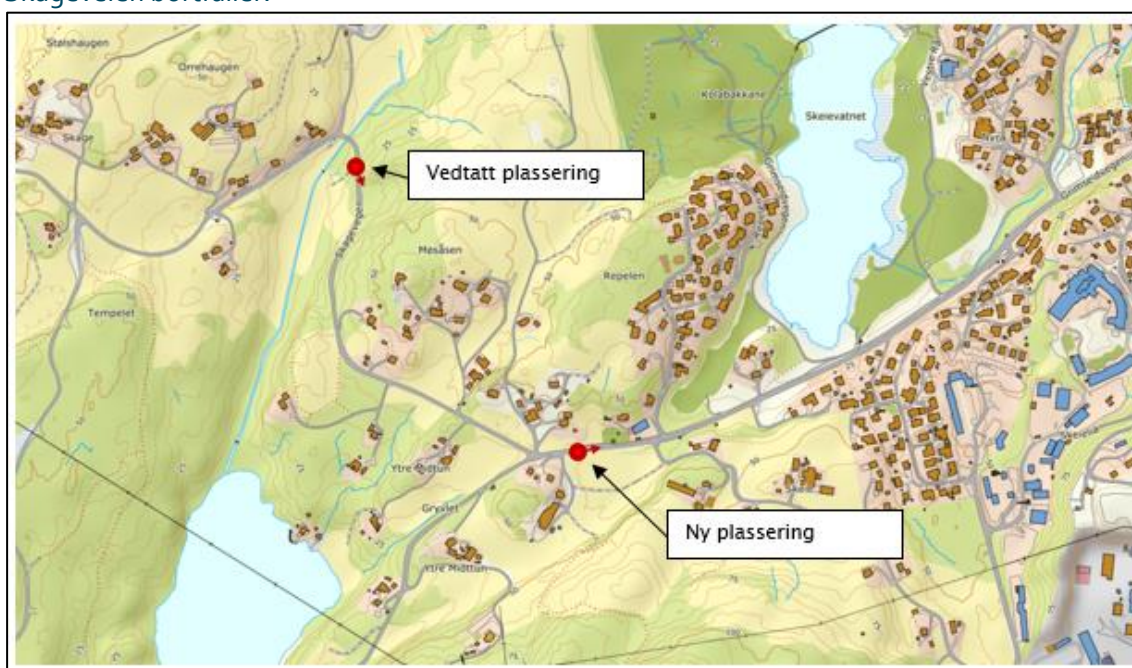
Statens vegvesen har nå gjort nye beregninger av forventet trafikkøkning i Grimseidvegen ved plassering av stasjonen i Skageveien. Grimseidvegen vil fungere som gratis omkjøringsveg for bomstasjon i Skeievegen. Trafikkveksten er anslått til opp mot ÅDT 1000, og vegvesenet konkluderer med at dette vil være til betydelig ulempe både for trafikanter og beboere langs Grimseidvegen. Slik trafikkøkning vil også være uheldig i et trafiksikkerhetsperspektiv.

Bergen kommune og Statens vegvesen har sett på alternativer for å stenge Grimseidvegen for gjennomkjøring for å hindre uønsket trafikkvekst som følge av etablering av bomstasjon i Skageveien. Kommunen og SvV har ikke funnet gode alternativer for stenging som ivaretar beboernes muligheter for god ferdsel til og fra eiendommene sine. Omkjøringsveg blir lang, og det

er ikke funnet et naturlig sted å stenge vegen. Det er derfor vurdert som en bedre løsning å etablere bomstasjon i Grimseidvegen. Da vil en unngå økt trafikk som følge av omkjøring, og en vil slippe det inngripende tiltaket stenging av vegen vil være.

Det gjøres oppmerksom på at vedtatt plassering av bomstasjon, jf. Stortingets vedtak, er Skageveien, i samsvar med enighet i forhandlingsutvalget i forkant av lokale vedtak. Ved en feil er det like fullt Grimseidvegen som er gjengitt i de lokalpolitiske sakene våren 2017.

Det anbefales at bomstasjon etableres i Fv 172 Grimseidvegen, og at plassering av bomstasjon i Skageveien bortfaller.

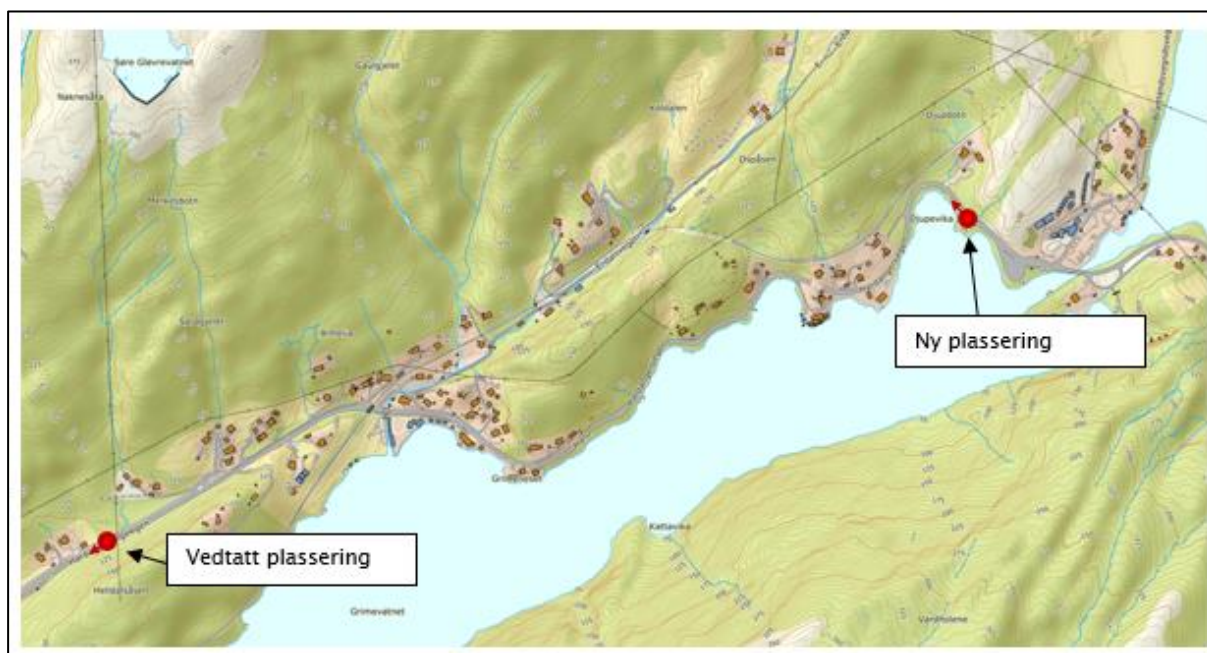


Figur 2 Bomplassering Grimseidvegen

### Fv 580 Hardangerveien

Vedtatt bomstasjon er plassert ved Helldal skole. Formålet med stasjonen er å hindre omkjøring for den trafikken som skal mellom Arna og Bergen sør. Den vil også virke som et hinder for trafikken som i dag benytter fv. 580 som omkjøring for E39. Plasseringen er valgt ut fra at det ikke skal være muligheter for omkjøring som vil belaste sidevegnettet. Vedtatt plassering er basert på Statens vegvesens vurderinger, med fokus på trafiksikkerhet og krav til det tekniske innkrevingsutstyret. Det har kommet en rekke henvendelser på at plasseringen skaper unødvendige, uheldige lokale konsekvenser. Statens vegvesen har gjort nye vurderinger i samarbeid med Bergen kommune, og det er identifisert mulighet for å flytte stasjonen til Svv sin kontrollstasjon ved Brattland camping.

Det anbefales at stasjonen flyttes som angitt.



Figur 3 Bomplussing Hardangervegen

#### Andre forhold

I arbeidet som har pågått for å forberede etablering av de nye stasjonene, er det også identifisert mulighet for omkjøring for å unngå passering av vedtatt bomstasjon på Skjold. Denne omkjøringen gjelder Harald Skjolds vei, og vegvesenets beregninger viser at det er risiko for økt trafikk i størrelsesorden 1200 kjøretøy per døgn. Slik trafikkøkning vil ikke være akseptabel for denne sideveien. Det er like fullt ikke forslag om ny bomstasjon på denne sidevegen – det legges til grunn at disse utfordringene kan løses på annet vis (stenging for gjennomkjøring eller enveiskjøring).

Statens vegvesen arbeider som kjent under stort tidspress for å få etablert de nye bomstasjonene til 1.1.2019. Alle endringer som gjøres av plasseringer er kostnadsdrivende og tidskritisk. Det er derfor nødvendig å avklare og forankre disse forholdene så raskt som mulig. Statens vegvesen vil tilpasse arbeidet etter beste evne, men med de endringer som er foreslått er det ikke mulig å garantere for at alle stasjonene vil være klare til å settes i drift fra 01.01.2019.

#### Konklusjon/anbefaling

Bomstasjoner i fv 243 Tellevikveien, fv 172 Skageveien/Grimseidvegen og fv 580 Hardangerveien flyttes som angitt. Det oppfordres til at nødvendige lokalpolitiske vedtak gjøres så raskt som mulig, slik at negative konsekvensene mht etablering (tidspunkt, kostnader) blir minimert.

I tillegg til lokalpolitiske vedtak, er det en forutsetning fra Stortinget at flytting av bomstasjoner ikke skal medføre inntektstap. Endret plassering av stasjoner som anbefalt vil i sum gi marginale trafikale virkninger, og det er ikke beregnet at flyttingene vil medføre inntektstap. Forsinkelser mht etablering vil kunne gi noe inntektstap. Dette vil like fullt være marginalt og kan ikke tillegges avgjørende vekt.