



# Miljøløftet

## NOTAT

Til: Styringsgruppa for Miljøløftet  
Fra: Vestland fylkeskommune  
Kopi:

## Vedlegg 4

Saksbehandlar/telefon:  
Torill Klinker / 90899261  
Vår dato: 24.10.2023

## Sak 89/23

# Bruk av post 66 regjeringens bompenggeavtale - tilskot til bedre kollektivtilbud for året 2023

## Bakgrunn

Denne saka er ei oppfylging av møtet i styringsgruppa for Bypakke Bergen den 16. desember der *Endra bruk av tilskot til reduserte bompengar* vart handsama under sak 88/22. Fylgjande går fram av referatet: *Styringsgruppen i Bypakke Bergen vedtar, med bakgrunn i den lokalpolitiske behandlingen, at tilskudd til reduserte bompenger skal benyttes til bedre kollektivtilbud, så snart reverseringen av takster er implementert. Konkretiseringen av hvordan tilskuddet til bedre kollektivtilbud skal brukes, vedtas av Miljøløftets styringsgruppe.*

Saka vart også handsama i møtet i styringsgruppa i Miljøløftet den 22. februar 2023 der *Bruk av tilskot til betre kollektiv* vart handsama under sak 20/23. Fylgjande går fram av referatet:

*Fylkeskommunen og Bergen kommune har forventningar om at midlane på Post 66 regjeringens bompenggeavtale til bedre kollektivtilbud blir nytta til Bybanen også for resten av avtaleperioden. Hausten 2023 vil dei legge fram ei sak om konkretisering av bruken av desse pengane. Det er ønske om at saka blir lagt fram for fylkesutvalet før den vert handsama av styringsgruppa.*

*Vedtak: Statens vegvesen sender eit brev til Samferdsledepartementet der det kjem fram at partane er einige om at tilskotet i sin heilskap no skal gå til bybanen, men at vidare konkretisering skjer først hausten 2023 og i etterfølgande år i handlingsprogrammet. Dette er i tråd med prosess for endring av bruken av dette tilskotet som omtala i brev frå SD 11. november 2022.*

Vestland fylkeskommune har utarbeida framlegg til bruk av midlane for 2023 og 2024. For fylkeskommunen er det viktig å nytta dei statlege midlane slik at dei sikrar naudsynt framdrift i bybaneprojektet og samstundes ivaretek god risiko- og økonomistyring. På bakgrunn av dette foreslår fylkeskommunen at ein i 2023 nyttar 32 mill. kr til naudsynt førebunde arbeid for BT5, 4 mill. kr. til kapasitetsauke på eksisterande linjer (moglegheit

for vending i sentrum vil sikra dagens kapasitet og auka framtidig kapasitet på dagens linje 1 og 2), og 72 mill. kr. til å redusera bompenguttaket til BT5.

For 2024 ser fylkeskommunen det som hensiktsmessig å nytta heile den tilgjengelege potten til kapasitetsauke og naudsynt førebuande arbeid knytt til BT5.

Fylkesutvalet har bedt om å verta orientert om bruken av midlane før saka vert vedteke av styringsgruppa i Miljøloftet.

Saka vart difor lagt fram for Fylkesutvalet 19. september, med fylgjande innstilling:

1. Fylkesutvalet sluttar seg til at det statlege tilskotet for 2023 (108 mill.) vert nytta til planlegging av kapasitetsaukane tiltak i sentrum (4 mill.), vidare plan- og prosjekteringsarbeid og erverv knytt til BT5 til Åsane (32 mill.), samt til å redusera det samla bompenguttaket til BT5 i 2023 (72 mill.).

2. Fylkesutvalet sluttar seg til at det statlege tilskotet for 2024 (118 mill.) vert nytta til planlegging av kapasitetsaukane tiltak i sentrum (7 mill.), vidare plan- og prosjekteringsarbeid, erverv og forberedande entreprisar knytt til BT5 til Åsane (111 mill.).

Fylgjande tabell vart lagt fram for Prioriteringsrådet den 11. september:

Tabell 1

Tiltak	2023	2024	2025	2026
<b>Trafikktiltak</b> Planlegging av trafikktiltak som sikrar at det er mogleg å gjennomføre utbygginga av Bybanen. Planmidlar i 2023 og delvis 2024. Innkjøp og gjennomføringsmidlar i 2024 og 2025	6	20	20	
<b>Ressursbank stein</b> Vurdering av moglegheit for å etablere ein ressursbank for stein, slik at ein kan nytta om att stein i BT5-prosjektet eller andre prosjekt. Planmidlar i 2023 og delvis 2024. Erverv, innkjøp og gjennomføring i 2024 og 2025.	2	10	30	
<b>Ramper Glas Knag</b> Ombygging av rampene frå Fløyfjelltunellen til Glas Knag er eit av dei mest kritiske delprosjekta med omsyn til trafikkavvikling i anleggsperioden for BT5. Ein ynskjer å sjå på moglege utformingstiltak som reduserer konsekvensane for trafikkavvikling, og kortar ned stengingsperioden for rampene. Skissefase i 2023.	1	5	1	
<b>Tunellpåhugg Sandviken</b> Oppstart av arbeid med tunell frå Sandbrogaten til Amalie Skrams veg er satt til 2025. Førebuande arbeid med å etablere tilkomst til tunnelportal er ynskjeleg å få gjort i årsskiftet 2024/25. Kostnader til planlegging og erverv i 2023.	10	50	140	
<b>Planlegge og gjennomføre førebuande arbeid</b> Det er behov for å legge om kabel i Nye Sandviksveg i forkant av oppstart av hovudarbeid med tunellpåhugg i Sandbrogaten. Då dette ligg tett på forsvarets bygningsmassar er det behov for avklaringar undervegs i arbeidet. Planlegging startar i 2023 og forsiktig graving startar hausten 2024.	5	20	20	
<b>Planlegge / gjennomføre innkjøp vognmateriell</b> Det er lang leveringstid på vogner, og det er behov for å førebu arbeidet med å lage spesifikasjonar som sikrar at nye vognar er eigna til eksisterande og ny infrastruktur. Oppstart spesifikasjonar i 2023.	4	8	10	
<b>Alternative løysingar for uttak og bruk av stein</b>	4	20	100	

Det er i bystyrevedtaket for reguleringsplanen stilt krav om at ein ser på alternative løysingar enn Saltimport for uttak og bruk av stein frå Fløyfjelltunellen. Dette arbeidet bør starte så tidleg som mogleg. Når løysing er valt bør riggareal for steinuttak etablerast.				
<b>Vending i sentrum</b> Fylkeskommunen har gjennom PS 129/2022 vedtatt at vendespor i sentrum bør etablerast så snart som mogleg, mellom anna for å auka kapasitet på linje 1 til Flesland og linje 2 til Fyllingsdalen. Planlegging i 2023 og 2024.	4	7	20	50
<b>SUM</b>	<b>36</b>	<b>140</b>	<b>341</b>	<b>50</b>

Prioriteringsrådet drøfta saka og bad mellom anna om at ein berre konkretiserer bruken av midlane for 2023 (og ikkje 2024), og at ein tydeleggjer risikobiletet betre.

I ettertid av dette har dei nye samarbeidspartia i Bergen (H, FrP, Sp, Bergenslisten, INP og pensjonistpartiet) gjennom sin samarbeidsavtale formidla at partia er einige om at det skal utgreiast eit tunnelalternativ som skal leggest fram for bystyret i løpet av 2025. Vidare seier samarbeidsavtalen at det ikkje skal igongsetjast *bybanerelatert byggearbeid som kan forringe en realistisk gjennomføring av tunnelalternativet frem til saken er behandlet i bystyret, og at samarbeidspartiene skal jobbe opp mot statlig myndighet for å sikre rask og høyst mulig statlig finansiering til bybanen til Åsane og forlenget Fløyfjelltunnel.*

Fylkeskommunen tek dette til etterretning, og vel difor å ha fokus på planlegging for naudsynte trafikktiltak i sentrum, frivillig erverv og erverv der grunneigar av bueiningar no ber om straksinnløysing av bustaden (som dei har krav på i høve vedteken reguleringsplan og retningsliner i SVV og VLFK). Fylkeskommunen ynskjer å auka potten til grunnerverv då det er fleire som no ber om å bli innløyst.

Fylgjande tabell er i tråd med innspela til Prioriteringsrådet og den nye politiske samarbeidsavtalen:

Tabell 2

Tiltak	2023
<b>Trafikktiltak</b> Planlegging av trafikktiltak som sikrar at det er mogleg å redusere gjennomkøyring av personbiltrafikk gjennom sentrum og legge til rette for utbygging av Bybanen (uavhengig av endeleg trase over Bryggen / i tunell).	6
<b>Planlegge / gjennomføre innkjøp av vognmateriell</b> Det er lang leveringstid på vogner, og det er behov for å førebu arbeidet med å lage spesifikasjonar som sikrar at nye vogner er eigna til eksisterande og ny infrastruktur. Oppstart spesifikasjonar i 2023 og i 2024.	4
<b>Vending i sentrum</b> Fylkeskommunen har gjennom PS 129/2022 vedtatt at vendespor i sentrum bør etablerast så snart som mogleg, mellom anna for å auka kapasitet på linje 1 til Flesland og linje 2 til Fyllingsdalen. Planlegging i 2023 og 2024.	4
<b>Grunnerverv straksinnløysing og frivillig erverv</b>	22
<b>SUM</b>	<b>36</b>

## Vurdering av risiko

Ettersom endeleg finansiering for BT5 enno ikkje er avklåra ynskjer ikkje Fylkeskommunen å setja i gong ytterlegare tiltak for å «fylla opp» potten for 2023. I tråd med god risiko- og økonomistyring ser Fylkeskommunen det i staden som eit godt grep å nytta resten av dei tilgjengelege midlane (72 mill. kr.) til å redusera bompengeutaket til BT5 i 2023. (Gjennom PS 134/2022 slutta Fylkestinget seg til at det vert nytta inntil 102 mill. kr. i bompengar i 2023 til naudsynt førebuande arbeid til BT5.)

Fylkeskommunen vurderer likevel risikoen ved å starte førebuande tiltak før endeleg finansiering er på plass som liten, ettersom fleire av tiltaka vil ha ein verdi uavhengig av framtidig prosess. Etter at reguleringsplanen for BT5 vart vedteke har Fylkeskommunen fått mange henvendingar frå grunneigarar som har krav på straksinnløyising. Dette er erverv og kostnader som fylket ikkje kan velja bort. Dersom bybane-prosjektet vert stogga eller reguleringsplanen vert endra, vil dei erverva eigedomane kunna seljast.

Fylkeskommunen vurderer dermed at å auka potten til grunnerverv reduserer den samla økonomiske risikoen i prosjektet.

Ved bruk av dei statlege midlane som omtala over vert dermed bompengeutaket for 2023 til BT5 redusert med 72 mill. kr. samstundes som naudsynt førebuande arbeid vert starta opp, framdrifta for prosjektet vert sikra og god risiko- og økonomistyring er ivareteke.

## Konklusjon

Styringsgruppa vedtek at det statlege tilskotet for 2023 (108 mill.) vert nytta i tråd med tabell 2, slik:

- Vidare plan- og prosjekteringsarbeid og erverv knytt til BT5 til Åsane (32 mill.)
- Planlegging av kapasitetsaukande tiltak i sentrum (4. mill)
- Reduksjon av det samla bompengeutaket til BT5 i 2023 (72 mill.)