



# Miljøløftet

## REFERAT

### Styringsgruppen for Miljøløftet

**Møte** 02/2022 | **Klokkeslett:** 09.00 - 12.00 | **Dato:** 11.02.2022

**Møtested:** Zander K

Saksbehandler: Aina Haugstad

Dato: 11.02.2022

	Navn	Part
<i>Møtedeltakere</i>	Ingrid Dahl Hovland	Vegdirektør
	Thor Haakon Bakke	Byråd, Bergen kommune
	Jon Askeland	Fylkesordfører, Vestland fylkeskommune
	Kjell Kvingedal	Statsforvaltaren i Vestland
	Anita Skauge (digitalt)	Jernbanedirektoratet
	Sara Sekkingstad	Ordfører, Alver kommune
	Vidar Grønnevik Davidsen	Leder – Utvalg for teknikk og miljø, Askøy kommune
	Trine Lindborg	Ordfører, Bjørnafjorden kommune
	Torill Selsvold Nyborg (digitalt)	Varaordfører, Øygarden kommune
	Aina Haugstad	Sekretariatsleder Miljøløftet
<i>Øvrige deltakere</i>	Anne Iren Fagerbakke	Kommunaldirektør, Bergen kommune
	Rune Haugsdal	Fylkesrådmann, Vestland fylkeskommune
	Håkon Rasmussen	Avdelingsdirektør, Vestland fylkeskommune
	Dina Johanne Lefdal (digitalt)	Avdelingsdirektør, Vestland fylkeskommune
	Øivind Hauge Støle (digitalt)	Jernbanedirektoratet
	Malin Bismo Lerudsmoen (digitalt)	Statens vegvesen
	Tone Oppedal	Statens vegvesen
	Eystein Venneslan	Rådmann, Askøy kommune
	Rune Landro	Ass. kommunalsjef kultur og samfunn, Øygarden kommune
	Ragnhild Dalsbø (digitalt)	Vestland fylkeskommune
	Tale Halsør (digitalt)	Bergen kommune
	Kjartan Johan Hove (digitalt)	Bergen kommune
	Torill Klinker	Vestland fylkeskommune
	John Martin Jacobsen	Vestland fylkeskommune
	Beate Mæsel (digitalt)	Vestland fylkeskommune
	Kristian Bauge	Statens vegvesen
	Roald Aandahl	Bergen kommune
	Eva Mari Pettersen	Sekretariatet, Miljøløftet

	Navn	Part
	Anders Kjetland (digitalt)	Sekretariatet, Miljøløftet
	Kristian Rindheim	Sekretariatet, Miljøløftet

## Saksliste

- Sak 8/22 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 9/22 Godkjenning av referat
- Sak 10/22 Handlingsprogram 2023-2026, fokus på innspill til statsbudsjett 2023
- Sak 11/22 Kostnadsoverskridelse på trolleybussprosjektet
- Sak 12/22 Kommunikasjon i Miljøløftet: Aktivitetsplan 2022
- Sak 13/22 Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025
- Sak 14/22 Status tunneloppgraderinger i Bergen
- Sak 15/22 Bypakke Bergen: Trafikk og inntekt
- Sak 16/22 Bypakke Bergen: Status Hjellestadveien
- Sak 17/22 Eventuelt

### Sak 8/22 Godkjenning av innkalling og sakliste

*Vedtak: Innkalling og sakliste er godkjent.*

### Sak 9/22 Godkjenning av referat fra møtet i Styringsgruppen 13.01.22

*Vedtak: Vedlagt referat er godkjent.*

### Sak 10/22 Handlingsprogram 2023-2026, fokus på innspill til statsbudsjett 2023

Saken er en av flere saker i forbindelse med rullering av handlingsprogram 2023-2026. Innspill til statsbudsjett 2023 skal etter planen vedtas i styringsgruppen 18. mars. Frist for å levere prosjektark for de geografiske arbeidsgruppene og byggherrene var 10. februar. Grunnlaget for denne saken baserte seg på gjeldende handlingsprogram med hovedvekt på hva som skal spilles inn til statsbudsjett 2023: Prosjekter finansiert over post 30 og Bybanen byggetrinn 4, som finansieres over post 63 og bompenger. Sekretariatet presenterte saken i møtet. Det ble minnet om prinsippet om at igangsatte prosjekt skal fullføres, mens porteføljestygingsprinsippet gjelder for prosjekter som er del av gjeldende handlingsprogram, men ikke igangsatt. Her vil prosjektene vurderes på lik linje med nye prosjekter. Basert på den informasjonen som var tilgjengelig før møtet, er estimert sum på innmeldte prosjekter til post 30, om lag 273 mill. i 2023. Dette er godt under det årlige gjennomsnittet for avtaleperioden på 431 mill.

I diskusjonen ble det understreket fra flere parter at modenhet, måloppnåelse, kvalitet og god progresjon i prosjektene blir viktig fremover og at det kan bli utfordrende om veldig mange prosjekter kommer først mot slutten av avtaleperioden. Bergen meldte at de spesielt for arbeidet med de ulike delstrekene til sykkelstamveien, ser behov for at man bruker god tid på disse sakene i arbeidet med handlingsprogrammet.

*Vedtak: Sekretariatet, i samarbeid med partene, jobber videre med innspill til statsbudsjett 2023 og handlingsprogram 2023-2026 i tråd med diskusjonen i møtet.*

### **Sak 11/22 Kostnadsoverskridelse på trolleybussprosjektet**

Vestland fylkeskommune presenterte saken i møtet. Trolleybussprosjektet «Fv558 Trolleybusslinje til Laksevåg», er et pilotprosjekt i Europa – «in motion charging» som har blitt gjennomført blant annet med støtte fra Enova, og er ellers finansiert av det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet. Strekingen har vært i bruk, selv om kontaktlinjene ikke har vært oppe og gå. Det meldes om en overskridelse på 21 mill. kr. når prosjektet ferdigstilles i slutten av mars. Dette er langt på overtid, noe som skyldes blant annet prosjektet i Carls Konows gate, Fyllingsveien, bygging ved Holen skole, i tillegg til ulike konsekvenser som følge av korona. Det at prosjektet har strukket ut i tid er hovedårsaken til overskridelsen. Konsekvensene er at det er mindre midler tilgjengelig for resten av porteføljen.

*Vedtak: Miljøløftets styringsgruppe tar saken til orientering. Merbehovet innarbeides i kommende økonomiprosesser.*

### **Sak 12/22 Kommunikasjon i Miljøløftet: Aktivitetsplan 2022**

Det lages årlig en aktivitetsplan for tiltak innen kommunikasjon og holdningsendrende arbeid. Sekretariatet presenterte denne i møtet. Kommunikasjonsgruppen i Miljøløftet har vært involvert i utarbeidelsen. Det vil være fokus på kampanjer for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange det kommende året, spesielt som oppbygging frem mot åpningene av Bybanen til Fyllingsdalen med tilhørende gang- og sykkelvei. Det blir viktig å gi gang- og sykkelveien den samme oppmerksomheten som selve Bybanen. Møteleder understreket viktigheten av at det legges gode planer for åpningene, også når det gjelder invitasjoner. Her kan det være aktuelt med deltakelse også fra nasjonalt hold. Dette er en viktig markedsføringsarena med mange interesser som skal ivaretas.

I diskusjonen ble det gitt støtte til en god aktivitetskalender og at det er viktig å vise effektene av Miljøløftet. Markering av åpninger vil være særlig viktige i dette arbeidet. Det ble minnet om at det bør varsles i god tid i forkant: partene, og spesielt omegnskommunene, kan nå ut med budskap til en større del av befolkningen, enn Miljøløftet alene klarer.

Etter innspill i Prioriteringsrådet ønsker man også å rette fokus mot kollektivmulighetene som åpningen av E39 Svegatjørn-Rådal vil gi. Dette bør være en langsiktig satsing. Her informerte Bjørnafjorden om et arrangement i forbindelsen med åpningen – et løp gjennom den nye tunnelen – som også Miljøløftet bør delta på.

Det ble oppfordret til at miljøloftet.no holdes oppdatert om status for både åpninger og utsettelse av prosjekter. Dette er spørsmål som dukker opp i flere ulike sammenhenger.

Arrangementet «Lokalpolitisk seminar» som ble arrangert i oktober 2021, ble trukket frem som del av diskusjonen. Her bør dato komme på plass på denne siden av sommeren. Det kan evt slås sammen med andre typer møter. Dette er en fin mulighet til å få frem gode budskap.

*Vedtak: Miljøloftets styringsgruppe tar aktivitetsplanen til orientering. Sekretariatet følger opp innspill knyttet til åpning av Bybanen og E39, samt planlegging av politisk seminar.*

## **Sak 13/22 Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025**

Trafikksikringsplanen er del av Miljøloftets arbeid med trafikksikkerhet. Bergen kommune presenterte saken i møtet. Planen er den syvende i rekken og har blitt utarbeidet av en tverrsektoriell gruppe bestående av representanter fra Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk. Ulike deler av kommunen, som skole, områdesatsing og folkehelse har også vært representert. Nytt med denne planen er oppmerksomheten som er rettet mot både koplinger og målkonflikter mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Myke trafikanter er spesielt utsatte i trafikken, og med mål om økt mobilitet i denne gruppen, må vi være spesielt observante.

I diskusjonen ble det pekt på at en større andel myke trafikanter er et trafikksikkerhetstiltak i seg selv – folk som går er ikke en fare for hverandre, slik som biler er.

Det ble etterlyst mer detaljerte tall på utviklingen av skadde fra 2017 og frem til i dag. Det er behov for å følge med på denne resultatutviklingen frem mot 2030.

Det ble også stilt spørsmål ved hvordan de andre kommunenes trafikksikringsplaner forholder seg til Miljøloftet. Bergen sin presentasjon av planen bunner i en tradisjon fra den tidligere byvekstavtalen og Bergensprogrammet. Denne gjelder ikke utenfor Bergens kommunegrenser, men kan være til inspirasjon og læring for partene. Kommunen opplever det som en styrke at dette er en plan for trafikksikring, uavhengig av veieier. Det er viktig å kunne jobbe tett og godt faglig og på tvers for å kunne tilpasse seg nye behov.

Trafikksikring er et område hvor man gjerne vil se måloppnåelse og det kan derfor være naturlig også for omegnskommunene å presentere sine planer for Miljøloftet. Tilsvarende kan være aktuelt for andre områder, som for eksempel sykkelstrategier. Om dette skal gjøres i Prioriteringsrådet eller i Styringsgruppen ble det ikke konkludert med.

*Vedtak: Miljøloftets styringsgruppe tar framlegg til Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025 til orientering. Sekretariatet legger til rette for at det blir presentert mer detaljerte trafikksikringstall på et senere møte.*

## **Sak 14/22 Status tunneloppgraderinger i Bergen**

Statens vegvesen v/Divisjon Utbygging orienterte om status for tre tunneloppgraderinger i Bergen. For Damsgårds- og Nygårdstunnelene er man inne i en runde med prekvalifikasjon, hvor tilbudsfristen er 15. mars. Det er ønske om fysisk oppstart før sommerferien og en byggetid på tre år. Ferdigstilling juni 2025. Oppgraderingen vil ta noe tid ettersom bare ett løp kan stenges om gangen og arbeidet i hovedsak vil gjøres om natten.

For Fløyfjellstunnelen er det sett på tre mulige løsninger:

Alt. o: Oppgradering etter forskriften, uten andre endringer

Alt. A: Oppgradering etter forskriften, samt utviding av løpene slik at det blir mulig med trafikk i begge retninger.

Alt. B: Oppgradering etter forskriften i ett av de eksisterende løpene, samt sprengning av et tredje løp.

Et eksternt firma jobber nå med en verdianalyse som skal leveres 18.mars. Her vil de ulike trafikkløsningene bli vurdert mot kostnadsbildet.

Det ble spurt om hvilke premisser som ligger til grunn for verdianalysen: Hvordan vektet de ulike aspektene og hva legges til grunn for kost/ nyttevurderingene. Verdianalysen bygger på kjent og etablert metodikk, og analysene som gjøres er transparente. Det ble bedt om at metodikk for verdianalysen sendes til styringsgruppen sammen med referatet.

*Vedtak: Miljøloftets styringsgruppe tar saken til orientering. Metodeverktøyet for verdianalysen sendes ut til styringsgruppen sammen med referatet.*

## **Sak 15/22 Bypakke Bergen: Trafikk og inntekt**

Vestland fylkeskommune presenterer statistikk for trafikk og inntekt gjennom bomstasjonene i Bergen. Det ble registrert et lavt volum i starten av 2021, men dette tiltok i løpet av året. Trenden for takstgruppe 2 har gått fra 50/ 50-fordeling i 2018 til i dag hvor 9/10 kjøretøy tilhører lavere utslipp. Andelen nullutslippskjøretøy passerte 30% i august og var på 32,1% ved utgangen av året. Trolig når Bergen 35 % allerede i år. Det statlige tilskuddet (regjeringens bompengeforlik, lavere bompenger) dekker ikke tapet på inntektene som halvering av elbiltakster medfører. Det er ventet at differansen mellom det statlige tilskuddet og tapte inntekter vil øke fremover. Gjennomsnittstaksten har sunket gradvis og ligger nå på ca. 1 kr. under bompengeproposisjonen. Bompengainntektene endte på rett over 1 mrd. i 2021. For 2022 er prognosene på 933 mill. - inkludert salget av Flyt med en ekstraordinær inntekt på 107 mill. Prognosene i Bompengeproposisjonen estimerte at inntektene ville vært 92 mill. høyere enn det ser ut til nå.

Det ble spurt om man ser den samme utviklingen for tunge kjøretøy i de andre byene? Det ble uttrykt ønske om at det blir gitt tilbakemelding på sammenligning med andre storbyområder. Det ble vist til presentasjon for sammenligning mellom byene som ble holdt av Statens vegvesen i november. Videre ble det stilt spørsmål til hvordan man kan forvente at framskrivingen av bompengainntekter blir fremover, både knyttet til økt elbilandel, men også knyttet til forventning og et mål om redusert trafikk. Dette er en utvikling som går fort og konsekvensene vil møte oss snart. Her er sterke målkonflikter som vi må forholde oss til og vi trenger å være aktive og i forkant.

*Vedtak: Miljøloftets styringsgruppe tar saken til orientering. Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune følger opp behovet for nye prognoser og sammenligning av fordelingen på tunge kjøretøy med andre storbyområder. En scenariotenking fremover er ønsket tema på neste møte.*

## **Sak 16/22 Bypakke Bergen: Status Hjellevadveien**

25. januar sendte Vestland fylkeskommune en pressemelding vedrørende heving av kontrakten med entreprenør i prosjektet. Prosjektet finansieres av bompenger, under

«bindinger fra Bergensprogrammet». Fylkeskommunen orienterte kort om status og veien videre.

*Vedtak: Miljøloftets styringsgruppe tar saken til orientering. Konsekvenser for framdrift og økonomi vil det bli kommet tilbake til.*

## **Sak 17/22 Eventuelt**

### Medias deltakelse i digitale møter

Etter forrige møte i styringsgruppen ble det laget en radioreportasje som blant annet baserte seg på opptak gjort i møtet. Vurderingen i ettertid har konkludert med at slike opptak i offentlige møter bør være greit, men at journalister må kontakte den det gjelder før opptak publiseres. Slike reportasjer bør også være tydelige på at de er opptak fra møtet og ikke del av et intervju. Her vil Miljøloftets sekretariat være behjelpelig med å formidle kontakt mellom journalister og parter ved behov.

### Kostnadsutvikling Bybanen

Vestland fylkeskommune orienterte om kostnadsutviklingen på Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen med tilhørende sykkelstamvei. Saken skal behandles politisk i fylkeskommunale organ denne uken og ble derfor kort orientert om under eventuelt. Det er oppdaget at forventede kostnader vil overstige Fylkesdirektørens styringsramme. Det vil bli meldt en sak for styringsgruppen hvor Fylkesdirektøren ber om økt styringsramme slik at prosjektet kan fullføres som planlagt. Forventet overskridelse er på hhv 267 mill. for bybanen og 99 mill. for sykkelstamveien. Det ble presisert at dette ikke handler om kostnadsoverskridelser i prosjektet, men om en inkurie i indeksreguleringen av prosjektet fra starten. Overskridelsene vil kunne få konsekvenser for andre prosjekter i porteføljen.