



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

<Alberte Ruud / 92850538>

Vår dato: 24.01.2019

Vår referanse:

Notat

Til: Forhandlingsutvalget – byvekstavtale for Bergen,
Lindås, Askøy, Fjell og Os kommuner

Fra: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Kopi til:

Reforhandlingene av byvekstavtale for Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os kommuner – justert statlig bidrag

I notatet beskrives et justert tilbud om statlig bidrag i forbindelse med reforhandling av byvekstavtale for Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os kommuner.

Tabellen viser statens justerte tilbud om statlig bidrag i reforhandlingen fordelt på første og andre seksårsperiode 2018–2029. Opprinnelig tilbud om statlig bidrag (jf. notat fra Statens vegvesen 31.10.18) er angitt i parentes. Alle beløp er oppgitt i 2017-kr, disse vil i avtalen justeres til 2019-kr.

	Gjeldende avtale (mill. 2017-kr)	Reforhandlet avtale – justert (forrige tilbud i parentes) (mill. 2017-kr)			Årlig beløp (mill. 2017-kr)	
		2018–2023 (mill. kr)	2018–2023 (mill. kr)	2024–2029 (mill. kr)	2018–2023	2024–2029
Bybanen til Fyllingsdalen (post 63)	3100	3264 (3264)	0 (0)	3264 (3264)		
Gsk-tiltak riksveg (post 30)	1500	1700 (1500)	1700 (1500)	3400 (3000)	283 (250)	283 (250)
Belønningsmidler (post 64)	1400	1680 (1560)	1680 (1800)	3360 (3360)	280 (260)	280 (300)
Sum	6000	6644 (6324)	3380 (3300)	10024 (9624)		

Avtaleperioden er 2019–2029, rammen bygger på Nasjonal transportplan 2018–2029. Årlig statlig bidrag til belønningsmidler og til gang,- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg gjelder fra 2018.

Statens justerte tilbud innebærer en vesentlig økning av årlig bidrag til belønningsmidlene sammenlignet med gjeldende avtale, 40 prosent. Tilbudet innebærer også en betydelig økning av årlig bidrag til gang,- sykkel- og kollektivtiltak på riksveg. Sammenlignet med gjeldende avtale er økningen av årlig bidrag på 32 prosent.

Bybanen

I gjeldende byvekstavtale er det tatt utgangspunkt i et statlig bidrag på 3,1 mrd. 2016-kr til Bybanen til Fyllingsdalen. I 2017 og 2018 er det bevilget 350 mill. kr i statlig bidrag over kap. 1330, post 63. I budsjettforslaget for 2019 er det foreslått en bevilgning på 962 mill. kr.

Gjennomført KS2 for Bybanen til Fyllingsdalen viser en kostnad for Bybanen på 6 528 mill. 2017-kr eksklusive mva. Basert på den fastsatte styringsrammen er det statlige bidraget fastsatt til **3 264 mill. 2017-kr** eksklusive mva. Tidligere bevilgninger inngår i dette beløpet.

Statens årlige bidrag vil bli fastsatt av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene på bakgrunn av det fastsatte statlige bidraget.

Det statlige bidraget til Bybane til Fyllingsdalen er ikke endret i forhold til opprinnelig tilbud. I Nasjonal transportplan 2018-2029 står det at det må sikres kontinuerlig videreutvikling av Bybanen. Planlegging av neste byggetrinn, Bybanen til Åsane, har ikke kommet tilstrekkelig langt til at det kan fastsettes styringsmål i den reforhandlede avtalen. Det bør imidlertid fastslås at styringsmål skal fastsettes på et senere tidspunkt.

Gang,- sykkel og kollektivtiltak på riksveg

Midler til tiltak langs riksveg i byvekstavtaler over Kap. 1320, post 30 skal gå til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målene for byvekstavtalen.

Midlene på post 30 er i gjeldende avtale avsatt til å finansiere delstrekninger av hovedsykkelvegnettet (sykkelstamvegen), kollektivprioritering og knutepunktutvikling. I gjeldende byvekstavtale er det avsatt 1,5 mrd. kr til Bergen totalt i perioden 2017-2023. I 2017 og 2018 er det bevilget 80 mill. kr. I forslaget til budsjett for 2019 foreslås bevilget 335 mill. kr i statlig tilskudd.

Det er underforbruk på denne budsjettposten, av årsaker som er beskrevet i tertialrapporteringene. Det forventes imidlertid god framdrift etter hvert som planleggings- og byggeprosessene kommer mer i gang.

Bruk av midler avsatt på post 30 (gang,- sykkel -og kollektivtiltak langs riksveg) var et sentralt tema på møtet i politisk styringsgruppemøte den 28.11. De lokale partene har i

forhandlingsmøtene signalisert at de har et stort udekket behov for gange,- sykkel- og kollektivtiltak langs kommunal veg og fylkeskommunal veg, og argumenterte for å kunne bruke post 30-midler til tiltak utenom riksveg. I møtet ble det fra statssekretærens side understreket at midlene som hovedregel skal gå til statlig infrastruktur. Det er noe fleksibilitet i bruk av disse midlene, f.eks. når nye riksveier legges utenom tettsteder og byer, og det ikke er hensiktsmessig å legge gang- og sykkelvei i den nye traseen. Statens vegvesen vurderer dette i hvert enkelt tilfelle, og må konsultere Samferdselsdepartementet ved tvilstilfeller. Dette gjelder både gang- og sykkeltiltak og kollektivknutepunkter.

I justert tilbud legger staten til grunn et årlig beløp på 283 mill. kr, et samlet beløp for den nye avtaleperioden på 3,4 mrd. 2017-kr. Dette er en økning på totalt 400 mill. kr sammenlignet med statlig økonomisk ramme beskrevet i notat fra Statens vegvesen datert 31.10.2018. Bevilgningene i 2018 og 2019 inngår i dette beløpet. Årlig statlig bidrag vurderes ut fra behov og fastsettes i de ordinære budsjettprosessene.

Belønningsmidler

Belønningsmidler over Kap. 1330, post 64 vil kunne brukes på samme type av tiltak som tidligere. Hele beløpet kan brukes på drift av kollektivtransport dersom dette er ønskelig lokalt. Belønningsmidler kan også brukes til planlegging.

Bergensområdet har en betydelig utfordring med økte driftsutgifter som følge av flere passasjerer og økt kapasitetsbehov, og bruker i dag størstedelen av belønningsmidlene på drift av kollektivtransport. I tillegg til økt kapasitetsbehov kommer økte kostnader i forbindelse med nye krav til teknologi og drivstoff og økte kvalitetskrav. Et viktig tilleggsmoment er inkluderingen av flere kommuner: Hvis de fire aktuelle kommunene (Lindås, Askøy, Fjell, Os) inkluderes i en reforhandlet avtale øker innbyggertallet i avtaleområdet med om lag 33 prosent. Som nevnt tidligere har kommunene et stort udekket behov for gange,- sykkel- og kollektivtiltak langs kommunal veg og fylkeskommunal veg som belønningsmidlene kan bidra til å finansiere.

I perioden 2018–2029 legger Staten til grunn en økning av belønningsmidlene fra 200 til 280 mill. kr. årlig. Totalt i avtaleperioden beløper den statlige rammen til belønningsmidler seg til 3,36 mrd. 2017-kr. Bevilgningene i 2018 og 2019 inngår i dette beløpet. I opprinnelig tilbud var det lagt opp til en opptrapping fra første til andre seksårsperiode, dette er endret til en jevn fordeling over tolvårsperioden. Totalbeløpet er ikke endret.

Vurdering av potensial for måloppnåelse

Statlig bidrag til reforhandlet byvekstavtale forutsetter følgende:

- Det skal sannsynliggjøres at nullvekstmålet nås med prosjektporteføljen og virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalen.
- Det skal være samsvar mellom prosjektportefølje og finansieringsgrunnlag, inkl. tilstrekkelig lokal delfinansiering av 50/50-prosjektet.

Bergen har hatt god måloppnåelse over flere år. Biltrafikken inn mot sentrum er redusert med 6 prosent fra 2015 til 2017, og med 20 prosent fra 1990. Tallet på kollektivreisende i Bergen er nærmere doblet fra 2010 til 2017. Luftkvalitetsmålingene fra 2017 viser rekordlave målinger av nitrogendioksid.

For å begrense presset på areal og transportsystemet er det vesentlig at befolkningsveksten i Bergen kommer som fortetting sentralt i regionen, at det er god balanse mellom bolig og næring, og at kollektivsystemet forsterkes. Bybanen svarer på disse målsetningene. Det statlige bidraget til Bybane til Fyllingsdalen er fastsatt til 3,264 mrd. kr. En videreutvikling av Bybanen til Åsane er ikke finansiert i NTP 2018–2029, men er et aktuelt prosjekt i neste reforhandling av byvekstavtale.

Byutredningen for Bergen (trinn 1) viser at det kan forventes en trafikkøkning på 11 prosent dersom det ikke gjennomføres tiltak utover det som er finansiert fram mot 2023. Forsterket kollektiv-, gang- og sykkelsatsing vil bidra til å nå nullvekstmålet, men måloppnåelse betinger restriksjoner på parkering og/eller økt brukerbetaling.

Byutredningen trinn 2, der også de fire kommunene som er aktuelle med et utvidet avtaleområde er inkludert i analysene, viser at en utvidelse gjør det mer utfordrende å nå nullvekstmålet. Bergen og omegnskommunene utgjør et felles bo- og arbeidsmarkedsområde, med en betydelig arbeidspendling mellom kommunene. Biltrafikken inn og ut av Bergen påvirker kommunens mulighet til å nå nullvekstmålet. En mer konsentrert arealutvikling og bedre tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gåing i hele området vil derfor ha betydning for måloppnåelse også for Bergen kommune. Byutredningen trinn 2 viser at en konsentrert arealutvikling i Bergen og de nye kommunene alene vil redusere trafikkarbeidet med 3 prosent sammenlignet med en trendutvikling.

Utvidelsen er et argument for å øke det statlige bidraget til byvekstavtalen, både fordi det er behov for forsterket satsing og for å gi kommunene et insentiv til en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet.