

# Årsmelding 2018



SAMMEN  
OM



Miljøløftet



## Forord



Syringsgruppen, f.v. Anna Elisa Tryti, Kirsti Slotsvik, Terje Moe Gustavsén, Anne Gine Hestetun, Lars Sponheim

2018 var det første hele året med byvekstavtale i Bergen. Ved å inngå denne avtalen i 2017, sa partene ja til å samarbeide tett om et transportsystem og en byutvikling som fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Ved at byvekstavtalen har en integrert areal- og transportpolitikk, må partene forplikte seg til en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet. Boliger, service-tilbud og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres ved knutepunkter og langs kollektivtraséer. Når partene i Miljøløftet samarbeider for å nå målene i byvekstavtalen og bompengepakken for Bergen, er det nullvekstmålet som ligger til grunn. Hver part har ansvar for finansiering av tiltak og oppgaver innenfor sine ansvarsområder, mens byvekstavtalen og bompengepakken sikrer mest mulig forutsigbare inntekter i avtaleperioden.

Med byvekstavtalen følger det nye måter å finansiere prosjekter på. Byvekstavtalene sikrer også statlige midler til infrastruktur som tradisjonelt ligger utenfor statens ansvarsområde. Med byvekstavtalen får fylkeskommunal kollektivinfrastruktur tilgang til statlig delfinansiering, ved at avtalen sikrer statlig finansiering av halvparten av kostnadene i Bybanens byggetrinn 4 fra Bergen sentrum til Oasen i Fyllingsdalen, noe som utgjør 3,3 mrd. statlige kroner.

I tillegg legger byvekstavtalen til rette for at Bergen skal få 1,5 mrd. kroner til viktige gang-, sykkel- og kollektivløsninger langs riksveg i avtaleperioden. Byvekstavtalen forplikter også staten til å bidra med 200 mill. kroner i belønningsmidler per år, totalt 1,4 mrd. kroner fra 2017 til 2023. For Bergen betyr byvekstavtalen at Staten totalt kan bidra med mer enn 6,5 mrd.

kroner inn i arbeidet for å nå nullvekstmålet. Dette er til sammenligning 1 mrd. kroner mer enn hva som tas inn i netto bompenger i avtaleperioden. Bompenginntektene er beregnet til i overkant av 900 mill. kroner hvert år fremover, og vil utgjøre rundt 5,5 mrd. kroner for 2017-2023.

I tillegg kommer Hordaland fylkeskommune sitt bidrag på 255 mill. kroner per år. I avtaleperioden utgjør dette totalt 1,8 mrd. kroner. Samlet betyr dette at Miljøløftet kan gjøre investeringer og støtte drift av kollektivtransport for rundt 14 mrd. kroner fra 2017 til 2023. Alle disse investeringene er tiltak som vil bidra til nullvekstmålet for personbiltransport, eller aller helst reduserer personbiltransporten i tråd med Bergen kommune sine ambisjoner om 20 prosent reduksjon innen 2030.

Som denne årsmeldingen viser, ser vi allerede gode resultater av Miljøløftet. Trafikken gjennom bomstasjonene falt med nesten 2000 passeringer pr døgn fra 2017 til 2018 (fra 132 559 til 130 670 i gjennomsnitt). Passasjertall fra Skyss og NSB for 2018, viser nærmere 73 millioner påstigende passasjerer i Bergensområdet. Dette gir en beregnet vekst i kollektivtrafikken på 4,4 prosent fra 2017. Bergen er altså godt på vei til å nå både sine egne, ambisiøse klimamål og regjeringens nasjonale mål når det gjelder å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og levende, miljøvennlige byer som er tilgjengelig for alle.

*Alle økonomiske inntekter/bidrag er oppgitt i 2017-kroner.*

## Innhold

---

### Miljøløftet

# Del 01

5	Hva er Miljøløftet
6	Mål og styring
7	Organisering

---

### 2018

# Del 02

9	Sammen om Miljøløftet
10	Status måloppnåelse
11	2018 i tall
12	Gange, sykling og trafikksikkerhet
16	Kollektivtiltak
20	Sentrums- og knutepunktsutvikling
24	Planlegging og prosjektering
25	Sekretariat og holdningsendrende arbeid

---

### Økonomi

# Del 03

28	Økonomi 2018
30	Vedlegg

---

Del

01

# Miljøløftet

Takk for at  
du går!



Miljøløftet





## Hva er miljøløftet

Miljøløftet er samlebetegnelsen på byvekstavtalen i Bergen og den nye bompengepakken. Hovedmålet for Miljøløftet er nullvekst i personbiltransporten. Veksten i persontransport i Bergen skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

# Mål og styring

Miljøløftet er navnet på samarbeidet om den nye bompengepakken og byvekstavtalen for Bergen. Miljøløftet erstattet fom. 1. januar 2018 Bergensprogrammet, som var en bompengepakke og et samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen.

Fra Bergensprogrammet ble opprettet i 2002 og fram til og med 2017, er det investert 17,6 mrd. 2019-kr i ulike samferdselsprosjekter. Alle forpliktelser fra Bergensprogrammet er overført til Miljøløftet. Dette gjelder fullføring av påbegynte byggeprosjekter samt overtakelse av opparbeidet låneforpliktelse på 5,3 mrd. kroner.

Bergen var det første byområdet som inngikk byvekst-avtale. Avtalen er nå under reforhandling, basert på økonomiske rammer og prioriteringer som Stortinget har gitt gjennom behandlingen av NTP 2018-2029. Målet for Miljøløftet er fastslått i byvekstavtalen: Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

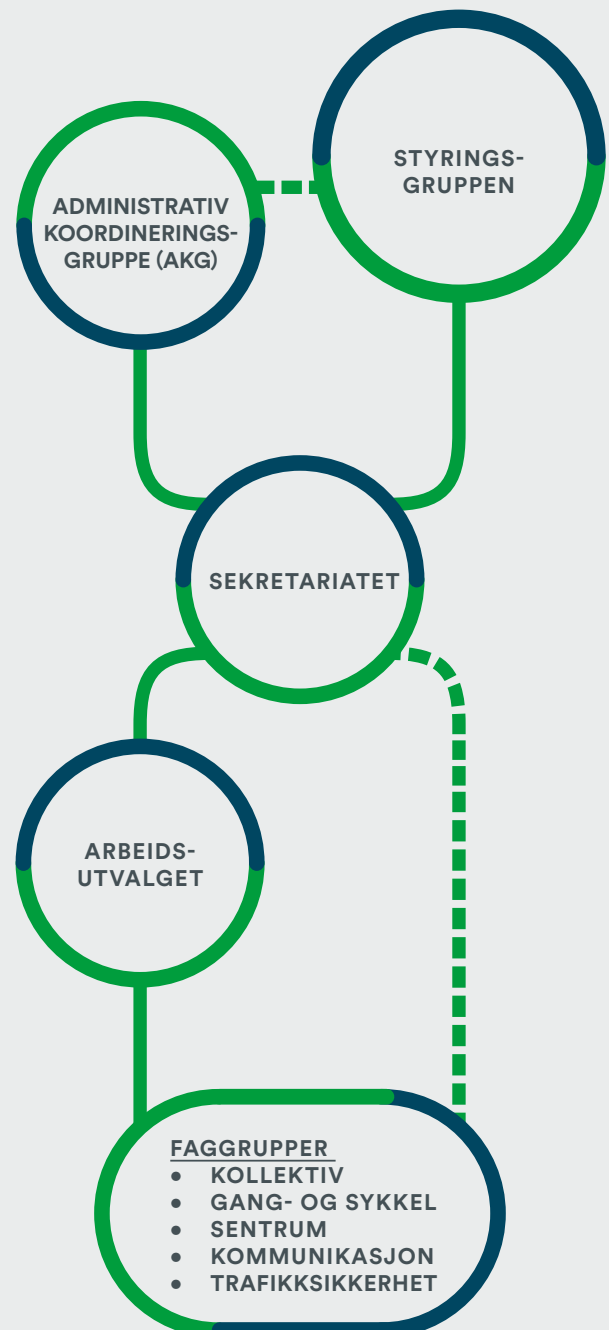
Byvekstavtalen forplikter også på arealbruk. Regional og kommunal planlegging skal bidra til at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Viktige planer i denne sammenheng er Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland og Kommuneplan for Bergen.

Byvekstavtalen fastslår at løsninger som velges må bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten. Hvilke prosjekter som skal velges, avgjøres gjennom porteføljestyring.

Målet skal gjelde avtaleområdet som en helhet. Det vil i denne avtalen si Bergen kommune. Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Løsningene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Byvekstavtalen gjennomføres i tråd med Regjeringens overordnede og langsiktige mål i transportpolitikken: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

## Organisasjonskart



# Organisering

## Styringsgruppen

Styringsgruppen har hovedansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer; fylkesting og bystyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet. Arbeidet i styringsgruppen skal videre gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Vegdirektøren leder møtene.

## Administrativ koordineringsgruppe (AKG)

Denne gruppen består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. Hovedoppgavene for AKG er tett oppfølging av porteføljestyling og økonomistyring i Miljøløftet. AKG skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i AKG skal etablere et godt grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen. Medlemmene i AKG skal samtidig kunne gi beslutningsstøtte til de faste medlemmene i styringsgruppen. Bergen kommune v/ kommunaldirektør for byutvikling leder møtene.

## Sekretariatet

Sekretariat er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet. Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen og for AKG, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens og AKGs beslutninger. Sekretariatet skal videre utarbeide årlige handlingsprogram, følge opp og rapportere ressursbruk og måloppnåelse, samt foreslå og sette i drift styringsprinsipper og -verktøy. Sekretariatet består av sekretariatsleder, controller og to kommunikasjonsmedarbeidere. Sekretariatsleder er ansvarlig for å følge opp og rapportere på ressursbruk og måloppnåelse.

## Arbeidsutvalget

Miljøløftets arbeidsutvalg består av representanter fra alle virksomhetene i Miljøløftet, og er oppnevnt av AKG. Arbeidsutvalget er et organ som har kapasitet til å gå noe dypere inn i de faglige sakene før de eventuelt fremmes for AKG og styringsgruppen. Arbeidsutvalget er sentralt i dialogen med faggruppene. Arbeidsutvalget bistår sekretariatet med avklaringer underveis i det daglige arbeidet. Arbeidsutvalget skal sikre at alle

prosjektene blir godt beskrevet med fokus på porteføljestyling, slik at det legges til rette for gode prioriteringsdiskusjoner. Sekretariatsleder leder møtene.

## Faggruppene

Miljøløftet har fem faggrupper: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafikksikkerhet. Faggruppens viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjøres gjennom målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning.

## Forhandlingsutvalg

Ved behandlingen av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjelder hovedlinjene i Miljøløftet, skal styringsgruppen drøfte disse med ytterligere to representanter fra hhv. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Disse utgjør, sammen med styringsgruppen, forhandlingsutvalget.

## Politisk referansegruppe

For å ivareta behovet for informasjon og politisk forankring underveis fram mot politiske vedtak i bystyre og fylkesting om Miljøløftet, er det etablert en politisk referansegruppe sammensatt av gruppeledere i fylkestinget, leder av samferdselsutvalget samt politisk ledelse i Bergen kommune, og ordførerne i kommunene Fjell, Askøy, Lindås og Os.

### Årlig beslutningsprosess

- Sammen med Miljøløftets arbeidsutvalg og AKG, utarbeider sekretariatet for Miljøløftet forslag til fireårig handlingsprogram i løpet av vinteren.
- Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i april/mai.
- Hordaland fylkesting og Bergen bystyre vedtar forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i juni.
- Basert på handlingsprogrammet, legger Samferdselsdepartementet frem forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober, med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Hordaland fylkesting og Bergen bystyre vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for, i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.
- I sum gir dette grunnlag for alle tiltakshaverne til å utarbeide egne budsjett.

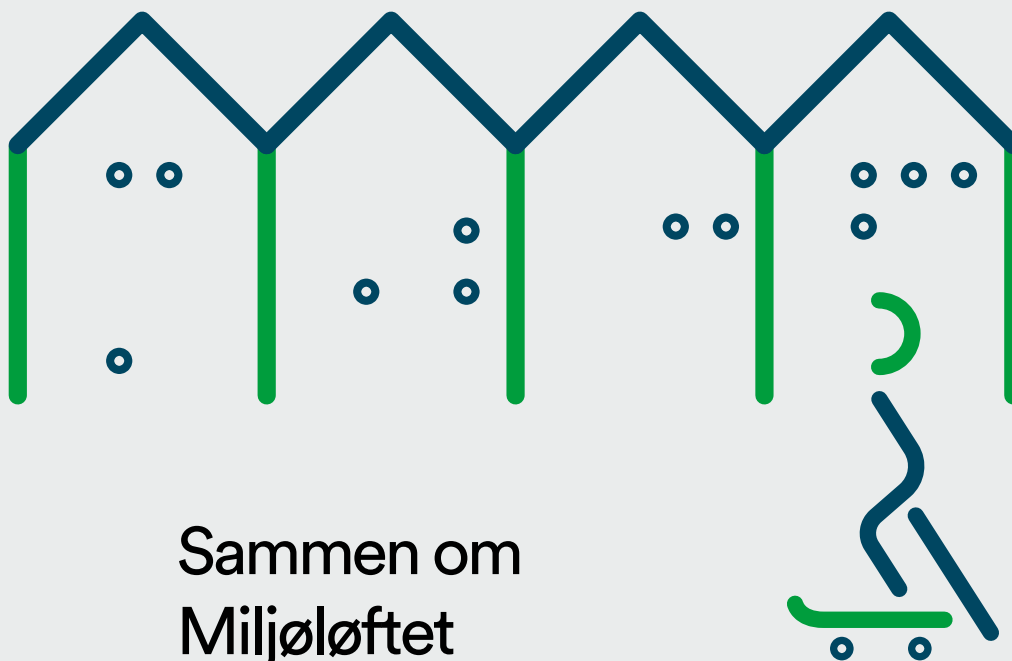
Del

02

2018







## Sammen om Miljøløftet

Miljøløftet er et samarbeid mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbandedirektoratet og Fylkesmannen i Vestland. Gjennom tverretattlig samarbeid jobber vi for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i Bergen.

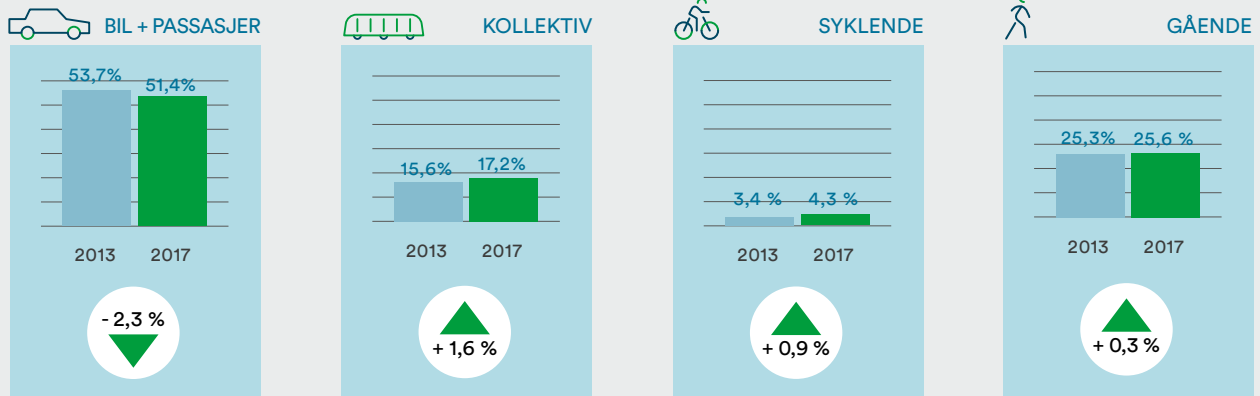
Arealpolitikken i Bergen er et viktig instrument for å skape en by som krever mindre transport. Sammen med investeringer i infrastruktur, restriktiv parkeringspolitikk og trafikkregulerende tiltak, jobber partene i Miljøløftet for å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange.

Miljøløftet skal gjøre det enklere for bergenserne å velge bort personbilreiser gjennom fem hovedgrep:

- Gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen
- Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt i Bergen
- Tilrettelegge for byutvikling rundt sentrumsområder og kollektivknutepunkt i Bergen
- Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.
- Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling

# Status måloppnåelse

## Reisevaneundersøkelse

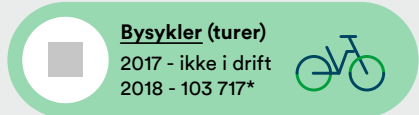
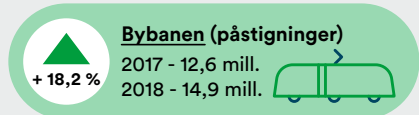
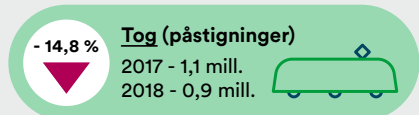
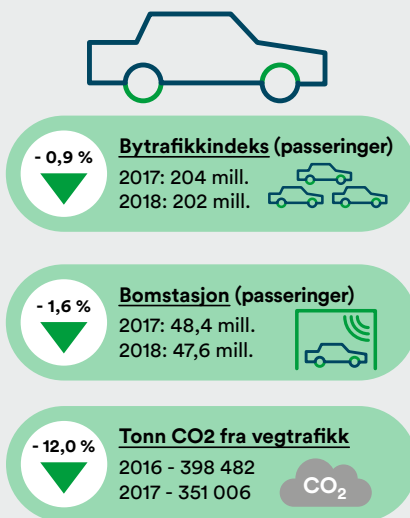


## Trafikktall

Miljøloftets måloppnåelse tallfestes ved hjelp av indikatorer for transport og arealutvikling. Trafikkutviklingen for persontransport med bil (nullvekstmålet) stadfestes gjennom reisevaneundersøkelse og bytrafikkindeks – et sett med trafikkregistreringspunkter som til sammen gir et representativt bilde av trafikken i Bergen. For å gi et helhetlig bilde av transportutviklingen i Bergen rapporteres det også på transportmiddel-fordeling, endring i kollektivreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp.

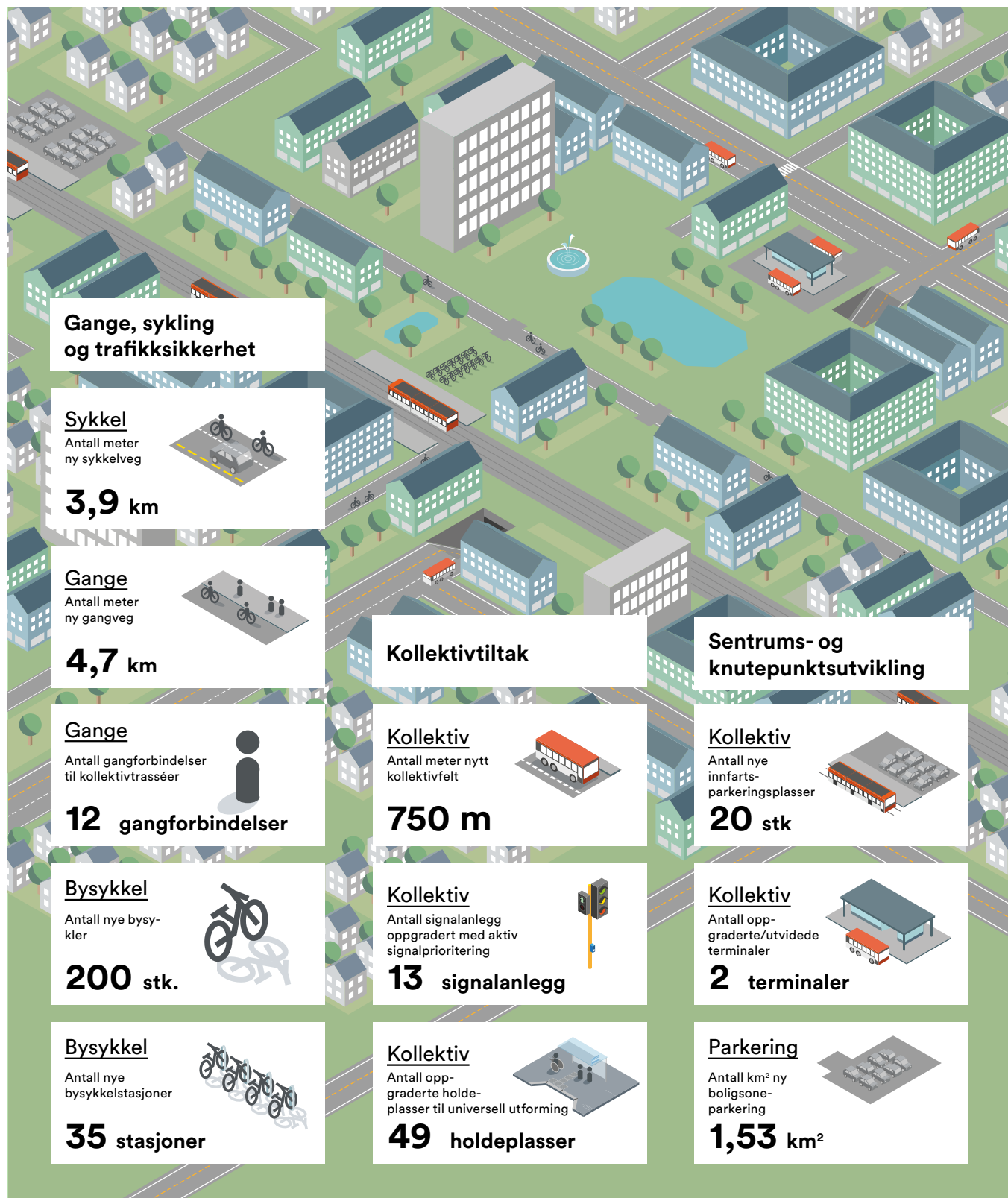
## Måloppnåelse

 Miljøloftet har hatt svært god måloppnåelse i 2018. Bytrafikkindeksen for Bergen viser en nedgang på 0,9 % fra 2017, en trend vi også ser i trafikken gjennom bomstasjonene, som falt fra 132 559 til om lag 130 000 passeringer i døgnet i samme periode. Gledelig er det også at vi ser en betydelig økning i antallet kollektivreiser og en markant nedgang i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vegtrafikken.



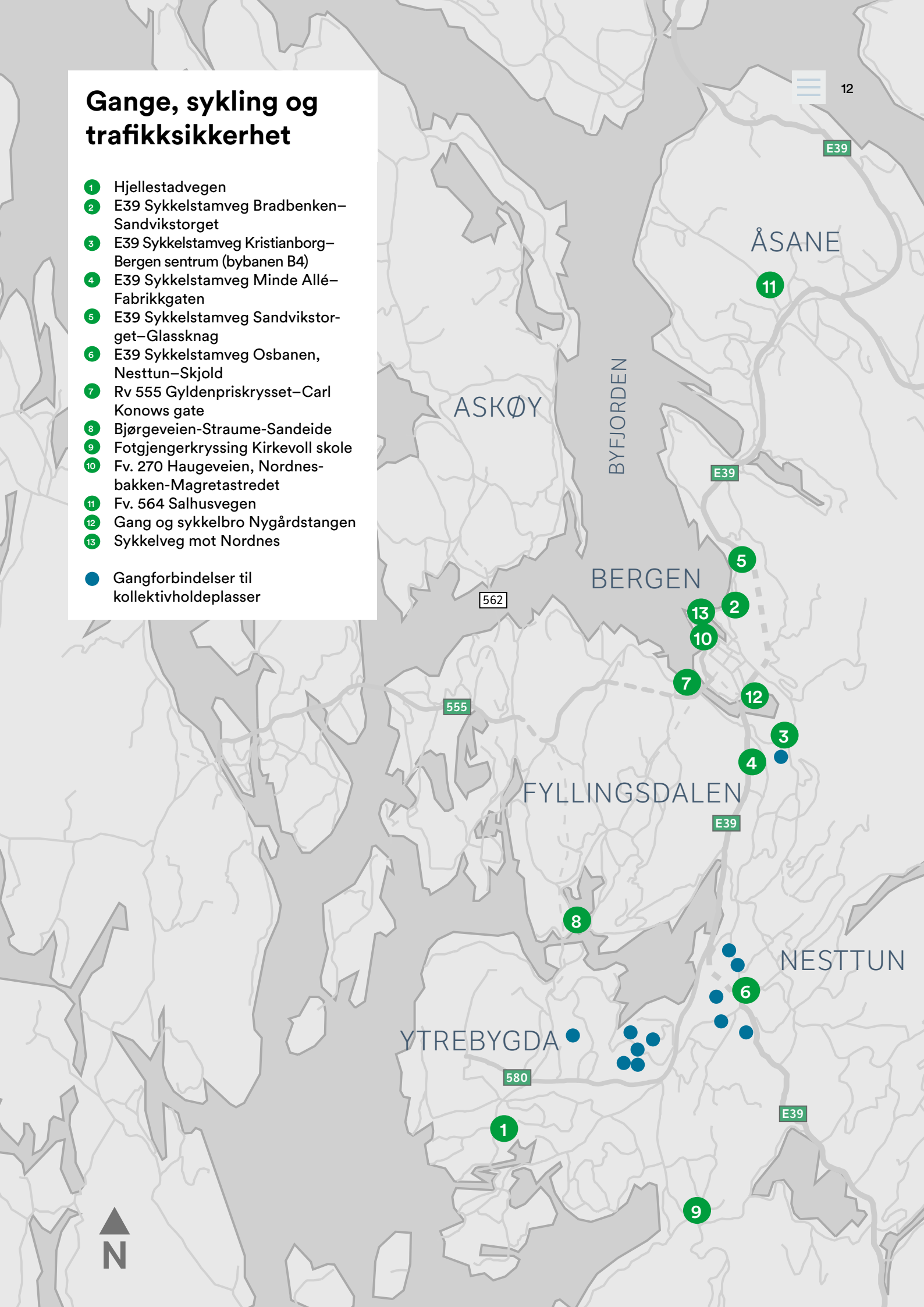
\* Tall fra 6 av 15 tellepunkt  
\*\* Tall fra juli–desember 2018

# 2018 i tall



# Gange, sykling og trafiksikkerhet

- 1 Hjellestadvegen
  - 2 E39 Sykkelstamveg Bradbenken–Sandvikstorget
  - 3 E39 Sykkelstamveg Kristianborg–Bergen sentrum (bybanen B4)
  - 4 E39 Sykkelstamveg Minde Allé–Fabrikkgaten
  - 5 E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget–Glassknag
  - 6 E39 Sykkelstamveg Osbanen, Nesttun–Skjold
  - 7 Rv 555 Gyldenpriskrysset–Carl Konows gate
  - 8 Bjørgeveien–Straume–Sandeide
  - 9 Fotgjengerkryssing Kirkevoll skole
  - 10 Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken–Magretastredet
  - 11 Fv. 564 Salhusvegen
  - 12 Gang og sykkelbro Nygårdstangen
  - 13 Sykkelveg mot Nordnes
- Gangforbindelser til kollektivholdeplasser



# Gange, sykling og trafiksikkerhet

*Miljøløftet skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen.*

Gjennom investeringer i gang- og sykkelveger, trafiksikring og miljøprosjekter skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til sykkel og gange som transportmiddel, og gjøre det mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen.

## Gange og sykling

Miljøløftet har i 2018 bygget og prosjektert flere gang- og sykkelprosjekter som skal bidra til at flere reisende velger bort personbilreiser til fordel for sykkel og gange. I tillegg startet utrulling av ny bysykkelordning og arbeidet med ny gåstrategi og ny sykkelstrategi for Bergen ble initiert.

### Ferdigstilte gang- og sykkelprosjekter 2018

- Ny gang- og sykkelbro og ny sykkelveg med fortau mellom Nygårdstangen og AdO Arena
- Ny sykkelveg med fortau på Bjørgeveien mellom Straume og Sandeidet
- Ny sykkelveg med fortau på Salhusvegen mellom Åsamyrane og Ulsetstemma
- Ny sykkelveg langs E39 Sykkeltamveg Bergen mellom Minde Alle og Fabrikkgangen

### Pågående gang- og sykkelprosjekter i 2018

- Nye sykkelfelt i Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemanns gate

### Prosjekterte gang- og sykkelprosjekter i 2018

- Nye sykkelfelt i Carl Konows gate mellom Gyldenpriskrysset og Fyllingsveien
- Nytt fortau i Fyllingsveien mellom Carl Konows gate og Gabriel Tischendorf vei
- Ny gang- og sykkelveg og bro på Paradis over Nesttunvegen og bybanetrasé
- Ny sykkelveg med fortau (og kollektivfelt) langs E39 Sykkeltamveg Bergen i Sandviken mellom Glass Knag og Sandvikstorget
- Ny sykkelveg med fortau langs E39 Sykkeltamveg Bergen i Sandviken mellom Bradbenken og Sandvikstorget

### Bysykkelordningen

I juli 2018 gikk startskuddet for Bergens nye bysykkelordning som delfinansieres av Miljøløftet. Bysyklene skal



Foto: Morten Wanvik



Foto: Morten Wanvik

bidra til økt sykkelbruk og et mer attraktivt sentrum for myke trafikanter. I første omgang ble 200 sykler plassert ut på 35 bysykkelstasjoner.

### Ny sykkelstrategi

I 2018 startet arbeidet med å revidere den gjeldende sykkelstrategien for Bergen. Forslag til revidert sykkelstrategi er ventet i løpet av 2019.

### Ny gåstrategi

Gjennom ny gåstrategi skal Miljøløftet legge til rette for at innbyggerne i Bergen beveger seg mer i hverdagen, og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. For å styrke gåbyen, skal det tilrettelegges for overkommelige gangavstander og attraktive gangtraséer og gode sykkelveier. Alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gater, byrom og gangforbindelser, som gir gåturen gode opplevelser og mulige møtesteder, er viktig for at det skal være attraktivt å gå mer.

### Gangforbindelser til kollektivholdeplasser

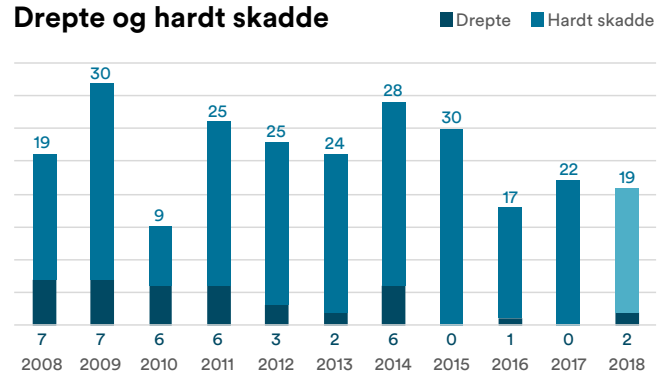
Gangforbindelser til kollektivholdeplasser skal bidra til å redusere avstander og gi bedre fremkommelighet til holdeplasser, slik at flere skal velge kollektivtransport fremfor bil. I 2018 ferdigstilte Miljøløftet 12 gangveger, primært i tilknytning til Bybanen.

## Trafikksikkerhet

Målet for Miljøløftets trafikksikkerhetsarbeid er at det skal skje færre trafikkulykker i Bergen. Trafikksikkerheten for gående og syklende skal økes, med spesiell vekt på skoleveger. Opplevd trygghet skal også bidra til å styrke konkurransekraften til sykkel og gange og slik gjøre det enklere å velge bort personbilreiser.

I siste 10-års periode 2009–18 ser vi en positiv nedgang i antall hardt skadde og omkomne i Bergenstrafikken.

### Drepte og hardt skadde



Figur 2: Viser antall drepte og hardt skadde i Bergen fra 2008 - 2018. \*Ca. 90% av ulykkene for 2018 er ferdig registrert.

### Trafikksikkerhetstiltak på gang- og sykkelveg i 2018

- I Nøstegaten er det etablert to universelt utformede gangfelt med ny belysning.
- I Ibsens gate er det etablert kollektivtilpassede farts- humper, oppgraderte fortau og ny vegbelysning.
- Det er gjennomført rød oppmerking og tydelig- gjøring av sykkelfeltet i Nattlandsvegen. Samme strekning er også blitt skiltet tydeligere. Det er startet opp et forprosjekt for å vurdere aktuelle permanente tiltak langs Nattlandsvegen.
- Trygg skoleveg (Hjertesone, områdeutredninger).
- I Gaupåsvegen ved Orfallet og Bankvegen i Ytre Arna er det gjennomført flere trafikksikkerhetstil- tak, inkludert etablering av to gangfelt med taktil oppmerking og intensivbelysning, og innsnevring av fylkesveg for å gi bedre plass til kollektivreisende. Det ble også gjennomført en fartsreduksjon på strekningen fra 50 km/t til 40 km/t.
- Det er gjennomført områdeutredning av følgende skoler i Åsane bydel i 2018: Tertnes, Kalvatræet, Haukedalen og Ulsetskogen skolekretser. Områdeutredningen tok for seg skolekretsen til 1104 skolelever.

### Prosjekterte trafikksikkerhetstiltak i 2018

- I Kalvedalsvegen er det prosjektert nytt fortau med tilhørende gangfelt.
- I Ytrebyggsvegen ved Storesåta er det prosjektert signalregulert gangfelt i kombinasjon med til- hørende oppgradering av venteareal.
- I Kokstadvegen er det prosjektert tre gangfelt med tilhørende belysning, universell utforming og farts- dempende tiltak.
- I Garnes, Ådnamarka og Mathopen skolekrets er det prosjektert flere trafikksikkerhetstiltak. Tiltakene retter seg i hovedsak mot skolevegproblematikk og sikring av krysningspunkt og gangfelt, prioritert i samråd med skole og FAU.
- I Mildevegen er det prosjektert nytt kryssområdet mellom Mildevegen, Geithusvegen og Grimseidvegen i kombinasjon med gangfelt, fortau, belysning, fartsdempende tiltak og siktutbedring.
- I tillegg har Miljøløftet utført trafikksikkerhets- inspeksjoner og prosjektert trafikksikkerhetstiltak for ulykkespunkt i Fanafjellsvegen og av utfor- kjøringspunkt i Hardangervegen ved Heldal.

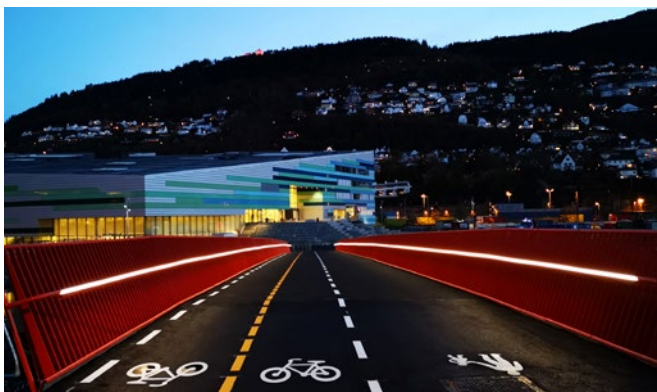


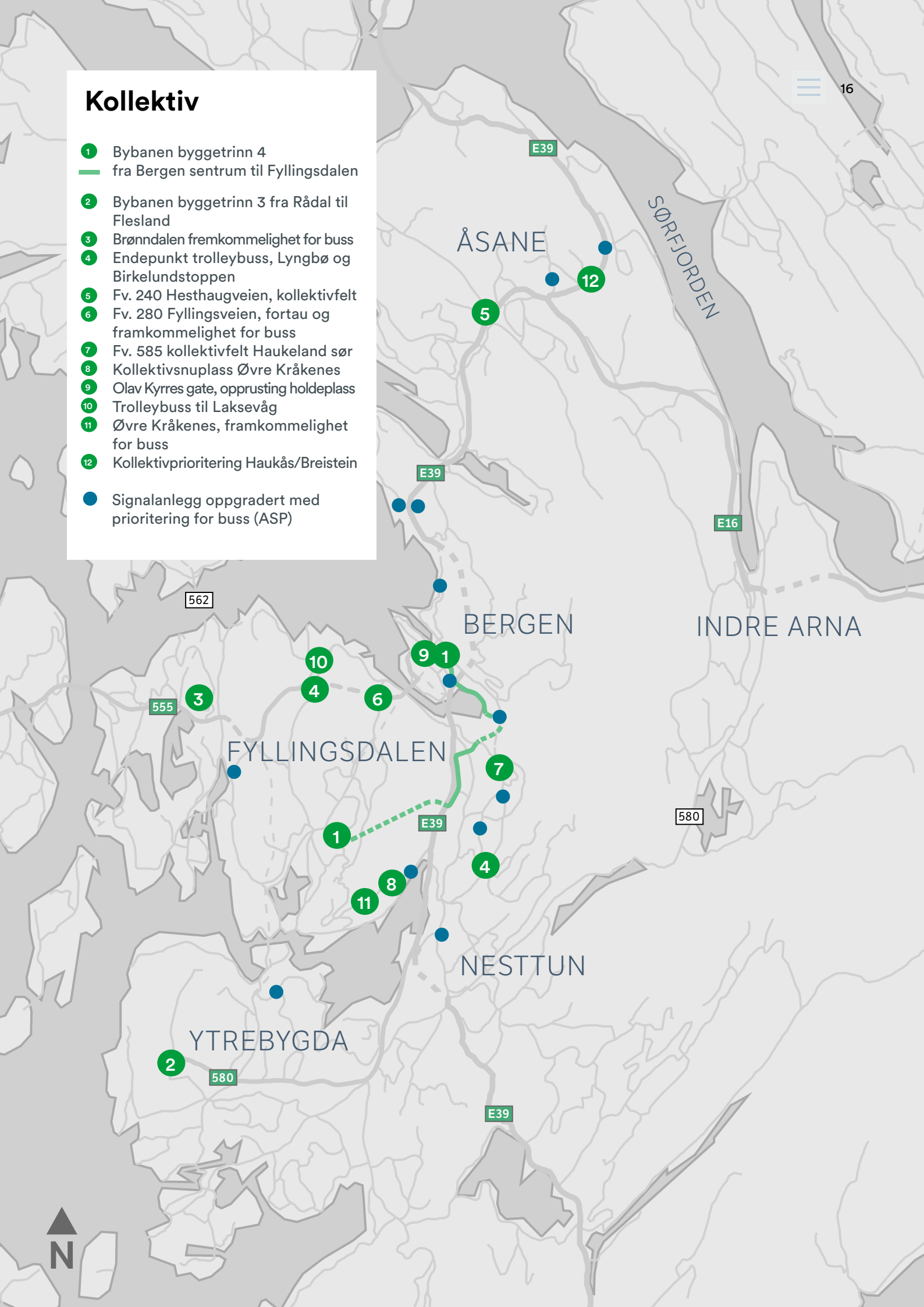
Foto: (øverst) Christine Hvidsten, (nederst) Einar Grieg



Foto: Bjarte Brask Eriksen

# Kollektiv

- 1 Bybanen byggetrinn 4 fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen
- 2 Bybanen byggetrinn 3 fra Rådalen til Flesland
- 3 Brønnandalen fremkommelighet for buss
- 4 Endepunkt trolleybuss, Lyngbø og Birkelundstoppen
- 5 Fv. 240 Hesthaugveien, kollektivfelt
- 6 Fv. 280 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet for buss
- 7 Fv. 585 kollektivfelt Haukeland sør
- 8 Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes
- 9 Olav Kyrres gate, opprusting holdeplass
- 10 Trolleybuss til Laksevåg
- 11 Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss
- 12 Kollektivprioritering Haukås/Breistein
- Signalanlegg oppgradert med prioritering for buss (ASP)





# Kollektivtiltak

*Miljøløftet skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt i Bergen.*

Gjennom investeringer i kollektivinfrastruktur og kollektivfremmende tiltak skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til kollektivtransport og gjøre det lettere for flere å velge bort personbilreiser.

Miljøløftets største prosjekt er Bybanen – et høykvalitets kollektivprodukt som med høy frekvens, stor kapasitet og forutsigbar fremkommelighet har en strukturerende effekt på byutviklingen i Bergen, og et stort potensial til å omdanne bilreiser til kollektivreiser.

Utover bygging av bybanen blir det gjennomført flere kollektivfremmende tiltak, som til sammen utgjør en forskjell. Miljøløftet jobber kontinuerlig med å utbedre små og store flaskehalsar som kan styrke kollektivtrafikken sin konkurransekraft mot bil. Som en del av dette arbeidet jobber Miljøløftet spesielt med universell utforming - å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for stadig flere reisende.

## Bybanen

Hovedmålsettingene med utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen byggetrinn 4 binder sammen bydelen Fyllingsdalen med Bergen sentrum, via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren, med planer om storstilt byutvikling i årene fremover.

Reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen ble vedtatt i bystyret 21. juni 2017. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Traséen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målpunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traséen. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.

Hovedarbeidene i utbyggingen av Bybanen til Fyllingsdalen hadde oppstart i desember 2018, men det pågikk forberedende arbeider gjennom hele året, bl.a. utfylling i Store Lungegårdsvannet.



Foto: Christine Hvidsten



Foto: Christine Hvidsten

### Miljøløftet planlegger bybanen til Åsane

I 2018 startet arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane. Bybanetraséen fra Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er 12,5 km lang, og vil få 13 holdeplasser. Bybanen til Åsane skal være hovedstammen i kollektivsystemet mot Bergen nord, og gi kvalitet og konkurransekraft til bydelens kollektivtilbud.

Bergen bystyre har i møter 20.4 2016 og 31.1.2018, gjort vedtak om trasé som går via Bryggen og Sandbrogaten, i tunnel til Amalie Skams vei, med holdeplass i fjell ved Sandviken kirke. Bybanen skal gå videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traseén går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det skal planlegges for en sammenhengende sykkeløsning på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen. Planleggingen forventes ferdig i 2023. Reguleringsplanene skal etter planen behandles av bystyret i løpet av 2022.

### Buss

#### Oppgradering av terminaler og holdeplasser

Miljøløftet oppgraderte totalt 49 holdeplasser med universell utforming i 2018. Geografisk var hovedfokuset

på Bønnes og i Fyllingsdalen. I tillegg oppgraderte Miljøløftet to kollektivterminaler med universell utforming i Arna og Åsane. Sistnevnte terminal ble utvidet med ekstra perrong- og oppstillingskapasitet, kombinert med 20 nye innfartsparkeringsplasser.

#### Fremkommelighetstiltak

Fremkommelighet for buss er spesielt viktig for å gi kollektivtrafikken økt konkurransekraft, i form av styrket regularitet og redusert reisetid. De viktigste tiltakene i 2018 var flere mindre kollektivfelt i Åsane, inkludert kollektivfelt i Hesthaugveien og kollektivfelt på Haukås, retning nord. Forlengelse av kollektivfeltet i Årstadveien inn til holdeplassen Haukeland nord, hadde også oppstart i 2018, og er ventet å bedre fremkommeligheten for buss inn mot Haukeland universitetssykehus betydelig. På Kråkenes og i Brønnaldalen ble det startet opp arbeid med vegutvidelse, slik at to busser kan møtes på disse strekningene.

#### Forlengelse av trolleybussen til Laksevåg

Miljøløftet startet opp arbeidet med å forlenge dagens trolleybusslinje til Laksevåg i 2018. Prosjektet skal stå ferdig i 2020, og inkluderer også nye utvidede

endeholdeplasser på Birkelundstoppen og Lyngbø. En forlengelse av trolleylinjen gjennom sentrum skaper en pendellinje mellom Landås og Laksevåg. Denne linjen når mange arbeidsplasser, boliger og passasjerer. Prosjektet frigjør holdeplasskapasitet i sentrum og inkluderer opprusting av holdeplasser, ny vegbelysning og etableringen av et miljøvennlig busstilbud av høy kvalitet til området.

### Innfartsparkering

Det er gjennomført en omfattende kartlegging i samarbeid med omegnskommunene, med formål om å stille nye areal til disposisjon for innfartsparkering. Resultatet er ca. 300 nye innfartsparkeringsplasser i Bergensområdet. Av disse er 20 plasser innenfor Miljøloftets avtaleområde, ved Åsane terminal.

### Aktiv signalprioritering

Det ble gjennomført et pilotprosjekt med aktiv signalprioritering (ASP) for busstrafikk på Laksevåg mellom Gyldenpris og Nygård, tidlig i 2018. Tiltaket ga svært positive resultater for busstrafikkens fremkommelighet og regularitet. Systemet er basert på at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanlegget og får prioritet gjennom krysset. Det ble etablert ASP i ytterligere 13 kryss Bergen i løpet av 2018.

### Drift kollektiv

For 2018 ble det satt av 200 mill. i belønningsmidler til drift av kollektiv. Disse midlene ble brukt til utvikling og styrking av kollektivtilbudet. Dette gir ikke grunnlag for styrking av kapasitet og frekvens i tilbudet, men sikrer videre drift av tidligere iværksatte tiltak.

### Tog

#### Investeringer på jernbane i Bergen 2018

I 2018 fortsatte arbeidet med dobbeltspor mellom Bergen og Arna. Dobbeltsporet skal stå ferdig sammen med oppgraderingen av Bergen stasjon, Nygårdstangen og Arna stasjon i 2024. Etter åpningen vil tog kunne kjøre med 15 minutters frekvens mellom Arna og Bergen.

I 2018 ble det gjennomført omfattende etterarbeid i nye Ulriken tunnel, bl.a. vann- og frostsikring av tunnelveggene, støpning i de 16 tverrtunnelene mellom gammel og ny tunnel, og bygging av tekniske hus i ni av tverrtunnelene.

I tillegg ble det gjennomført arbeider i Arna, bl.a. del 2 av vanntunnelen til Storelva ned mot Arnavågen, og oppføring av et stort teknisk hus som skal betjene både den nye tunnelen og Arna stasjon.



Foto: Christine Hvidsten



Foto: Christine Hvidsten



Foto: Christine Hvidsten

# Sentrums- og knutepunktsutvikling

- 1 Miljøgate, Kong Oscars gate
- 2 Infrastruktur, Paradis
- 3 Åsane terminal, oppgradert
- 4 Arna terminal, oppgradert

- Kompakt byutvikling
- Avtaleområdets sentra/knutepunkt
- Indikatortall areal 2017\*

\*2017 er referanseår for måling av arealutvikling. Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt. I Bergen rapporteres det på 7 sentra/knutepunkt. Knutepunktene «Utvidet sentrum» og «Fana» har flere målepunkt internt i området, henholdsvis 5 og 2 målepunkt.

## Åsane

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**3,3 km**

## Indre Arna

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**4,0 km**

## Loddefjord

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**2,7 km**

## Utvidet sentrum

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**1,3 km**

## Fyllingsdalen

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**1,9 km**

## Fana

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**2,6 km**

## Ytrebygda

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

**2,9 km**



# Sentrums- og knutepunktsutvikling

*Miljøløftet skal tilrettelegge for byutvikling rundt sentrumsområder og kollektivknutepunkt i Bergen.*

Gjennom Bergen kommunes målrettede areal- og parkeringsplaner, aktiv knutepunktsutvikling og restriktive tiltak, skal Miljøløftet sikre en kompakt og miljøvennlig byutvikling som bidrar til mindre behov for personbiltransport i Bergen.

## Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Det faglige arbeidet med kommuneplanens arealdel 2018-2030, KPA2018, ble ferdigstilt i 2018. Planforslaget skal vedtas i Bergen bystyret i løpet av første halvår 2019. Planforslaget KPA2018 bygger på kommuneplanens samfunnsdel Bergen 2030, kommunens vedtatte arealstrategi, Strategisk temakart Bergen2030, og kommunens klima- og energihandlingsplan, Grønn strategi. Arealdelen er også en viktig forutsetning for kommunens forpliktelser inngått gjennom ny byvekst-avtale, Miljøløftet.

Hovedfokus ved rullering av arealdelen har vært en tydeligere og strammere arealstrategi. KPA2018 legger vekt på kompakt utbygging i gang- og sykkelavstand til senterområder og kollektivtilbud (tog, bybane og buss). Kompakt byutvikling har fokus på felles løsninger og funksjonsmangfold. Funksjonsblanding bidrar både til å spare areal, gi samdriftsfordeler og kortere avstander. En kompakt bystruktur er enklere å betjene med kollektivtilbud og gir mindre behov for bilkjøring. Kompakt utbygging bygger videre på Bergen som en gåby. Satsing på gåby betyr riktig lokalisering av tilbud og tilrettelegger for og prioriterer gående og syklende.

Men bakgrunn i Strategisk temakart BERGEN2030, vedtatt i 2016, er byggesonen i forslag til KPA2018 foreslått delt i 4 soner; Sentrums-kjerne, Byfortettingssone, Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Planforslaget legger opp til at hovedvekten av boligbygging og familieboliger skal komme i byfortettingssonen, som har gangavstand til tjenestetilbud og kollektivtransport. Sammen med sentrums-kjernen utgjør denne kommunens senterområder.

Ytre fortettingssone har sykkelavstand, og her kan det videreutvikles med både bolig- og næringsformål. Virksomheter med mange ansatte og mange besøkende skal lokaliseres i senterområdene. I øvrig byggeso-

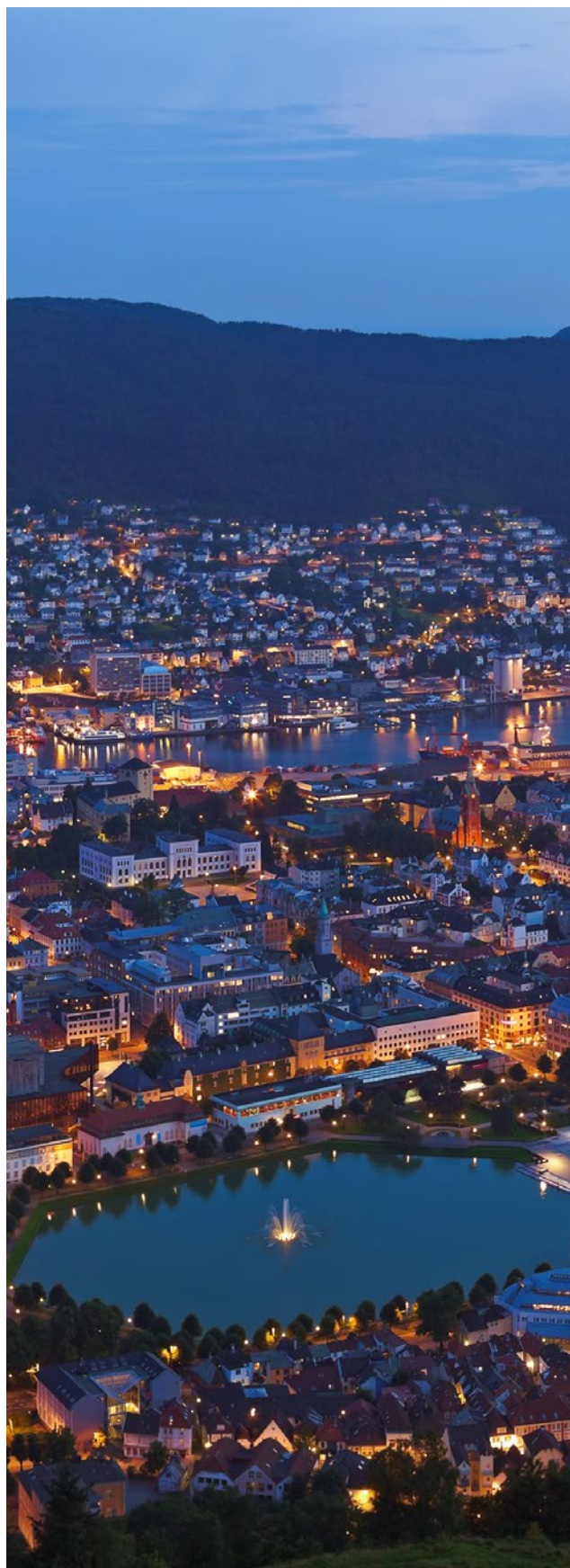


Foto: Colourbox.com

ne tillates ikke vesentlig nybygging av boliger, med bakgrunn i dårlig kollektivtilbud og stor avstand til sentrumsområder

### Parkering

Parkeringsbestemmelsen i forslag til KPA2018 er tilpasset en styrket fortettingsstrategi med økt fokus på effektiv utnyttelse av gategrunn, tydelig prioriteringer mellom transportgrupper og vekt på kvalitativt gode utearealer. Det er også lagt større vekt på kvaliteten i parkeringstilbudet for sykkel.

I 2018 ble boligsoneparkeringen i Bergen utvidet med 7 soner. Total inngår nå 6023 dekar i og rundt Bergen sentrum i ordningen. Hovedformålet med boligsonerordningen er å skape et mer attraktivt bomiljø, og å bedre parkeringsforholdene for beboerne i boligsonene.

## Sentrumsutvikling

### Kong Oscars gate

Etter to år med anleggsarbeid ble Kong Oscars gate gjenåpnet i oktober 2018. Opprustingen av Kong Oscars gate har pågått siden 2016, i regi av Miljøløftet. Prosjektet omfatter gateløpet fra Vetrilidsallmenning til Nygaten. Gaten er utformet som et delt gaterom for alle trafikanter, og har blitt envegskjørt med fartsgrense på 30 km/t. Hele gatestrekket har fått ny belysning, og gaten er rustet opp med nytt brosteinsdekke. Fornyingen av gaten har hatt som formål å heve de bymessige kvalitetene i gaten, blant annet gjennom å legge bedre til rette for myke trafikanter, redusere gjennomgangstrafikken og forbedre infrastrukturen. I nordre del av gaten, fra Vetrilidsallmenningen til Bergen domkirke, deler syklende, gående og kjørende det samme arealet. Dagens nye Kong Oscars gate bidrar til byliv med puls og er blitt en attraktiv gate å oppholde seg i.



Foto: Christine Hvidsten



Foto: Christine Hvidsten

## Aktiv knutepunktsutvikling

Miljølettet skal jobbe aktivt for å tilrettelegge for byutvikling rundt kollektivknutepunkt.

### Paradis

I løpet av 2018 ble detaljregulering av gang- og sykkelvei gjennom Paradis ferdigstilt og infrastrukturen nær ferdig prosjektert. Det ble også inngått tilstrekkelig med utbyggingsavtaler, slik at finansieringen av første byggetrinn nå er sikret. Det har blitt jobbet med å sikre nødvendige grunnverv, og dette forutsettes ferdigstilt i løpet av våren 2019. Arbeidet starter etter planen opp høsten 2019, og vil strekke seg ut i 2020. Som følge av disse arbeidene har utbyggerne i området fått nødvendige avklaringer, og flere har nå startet opp utbygging av sine prosjekter.

### Wergeland/ Mindemyren

Det er startet opp arbeid med å få på plass rammeavtale med konsulentfirma, med formål om å utvikle og detaljere offentlige areal rundt knutepunktet Wergeland, i samarbeid med private utbyggere og andre.

### Oppgradering kollektivknutepunkt

Miljølettet oppgraderte to kollektivterminaler i 2018 med universell utforming i Arna og Åsane. Sistnevnte terminal ble utvidet med ekstra perrong- og oppstillingskapasitet, kombinert med 20 nye innfartsparkeringsplasser.



Mulig fremtidssituasjon Paradis. Foto: Andrea Gillow Kloster



Åpning oppgradert kollektivterminal Arna. Foto: Kristoffer S. Monsen

# Planlegging og prosjektering

*Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.*

Gjennom aktivt planleggingsarbeid skal Miljøløftet sikre en bred portefølje med prosjekter og tiltak som kan bidra til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange som reise måte.

I 2018 er det planlagt prosjekter og tiltak på flere innsatsområder.

## Gange og sykling

- Reguleringsplan for del av E39 sykkelstamveg Bergen langs Osbanen mellom Nesttun og Lagunen ble vedtatt i 2018.
- Arbeid med reguleringsplaner for E39 Sykkelstamveg Skeie/Rådal – Bergen sentrum; langs Vossabanen mellom Nesttun og Fjøsanger, langs rv. 580 Flyplassvegen mellom Skeie og Rådal, og langs E39 Minde allé og Fabrikkgaten. Sistnevnte er ferdigstilt til 1. gangs politisk behandling.
- Arbeid med reguleringsplan for riksvegtilbudet for gående og syklende langs fv. 267 Eidsvågeveien og E16 Arna Stasjon – Garnes.
- Reguleringsplan for fv. 557 Bjørgeveien på strekningen Sandeidet – Lyderhornsveien er ferdigstilt til politisk sluttbehandling.
- Arbeid med reguleringsplaner for gang- og sykkeltilbudet langs fv. 582 Storetveitvegen/Minde Allé, på strekningene Paradis – Hagerups vei og Hagerups vei – Kanalveien.
- Planlegging av gang- og sykkelprosjekter langs fv. 564 Salhusvegen mellom Ulsetstemma – Slettestølvegen og fv. 267 Åsamyrane mellom Hesthaugvegen og Nyborg.

I tillegg er det gjort mindre mulighetsanalyser og forprosjekter for blant annet fv. 270 Haugeveien og gang- og sykkelssystem/gatebruk på Nedre Nygård og Nygårdshøyden, i regi av Gang- og sykkelgruppen.

## Trafikksikkerhetstiltak

Tiltakene innenfor trafikksikkerhetsområdet for 2018 er forankret i Hordaland fylkeskommunes handlingsplan for trafikksikkerhet, tiltaksplan for trafikksikkerhetstiltak i Miljøløftet 2018-2021 og Bergen kommune sin trafikksikkerhetsplan 2018-2021. Det er også arbeidet videre med trafikksikkerhetsinspeksjoner for å redusere utforkjøringsulykker, møteulykker og mørkeulykker, og gjennom analyser avdekke ulykkespunkt hvor det er nødvendig å gjennomføre tiltak for å redusere antall ulykker. Det har i tillegg vært utført en del mindre forprosjekter og tiltaksvurderinger i regi av Trafikksikkerhetsgruppen.

## Kollektivtiltak

I 2018 har den største planoppgaven innenfor kollektivtiltak vært planlegging av kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Det har også vært oppstart av en del planaktiviteter knyttet til planleggingen av Bybanen mellom Bergen – Sentrum og Åsane.

I tillegg til en del mindre forprosjekter, fremkommelighetsvurderinger, og vurderinger av punktforbedringer for kollektivtrafikken, har det i 2018 pågått reguleringsplanarbeid for følgende strekninger:

- Nattlandsveien – Landåssvingen – Mannsverk
- Åsamyrane mellom Hesthaugveien og Nyborg
- Kollektivbyttepunkt Wergeland
- Kollektivreguleringsplasser Nesttun, ved Lille Nesttunvatnet

## Sentrumstiltak/miljøtiltak

Det er i løpet av 2018 arbeidet med planer for å fremme helhetlige prinsippløsninger for gående og syklende, kollektivtrafikk og øvrig gatebruk, i regi av Sentrumsgruppen. Et sentralt arbeid som har pågått er mulighetsanalyse av fremtidig sykkeltrasé mellom Nygårdstangen og sentrum. På slutten av året ble det satt i gang aktivitet for å definere innholdet i ny Trafikkplan for sentrum, dette arbeidet blir videreført i 2019.



# Sekretariat og holdnings- endrende arbeid

## Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling.

Investeringer og tiltak som skal styrke konkurransekraften til kollektiv, sykling og gange vil ikke automatisk generere mindre bilbruk. For å ta ut effekten av slike tiltak må befolkningen også endre sin reiseatferd og sine holdninger. Derfor satser Miljøløftet også på kommunikasjon, kunnskapsspredning og holdnings-skapende arbeid. En slik satsing skal bidra til å skape økt offentlig aksept for økonomiske virkemidler og andre restriktive tiltak, samt gi en raskere og mer effektiv overgang til kollektiv, sykkel og gange.

I 2018 har Miljøløftet etablert seg på nett, vært synlige i bybildet med stunts og markert åpninger av Miljøløftet sine prosjekter. Miljøløftet har også vært synlig og tilstede på årlige hendelser som Sykle-til-jobben-aksjonen, Europeisk mobilitetsuke og Vintersykkeldagen. I tillegg har vi fått utført en spørreundersøkelse med 600 respondenter om Miljøløftet og våre prosjekter, mål og virkemidler.

For å lykkes med holdningsendrende arbeid er det viktig å etablere en sterk og tydelig avsenderidentitet. Dette var en del av bakgrunnen for at Miljøløftet i 2018 blant annet malte sjablonger rundt omkring i byen for å takke gående. Et enkelt tiltak som har gitt mye positive tilbakemeldinger, skapt synlighet og oppmerksomhet og bidratt til å bygge opp merkevare og avsenderidentitet.

Når det gjelder den digitale satsingen har Miljøløftet i 2018 arbeidet med å utvikle og produsere innhold til nettsidene våre, [www.miljoloftet.no](http://www.miljoloftet.no). Utarbeidelsen av prosjektkartet på nettsidene er et av flere digitale kommunikasjonsiltak som skal bidra til å spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling.

## Sykkelbyen

Bergen er en del av det nasjonale «Sykkelbynettverket», og målet er å øke sykkelandelen ved mer bruk av myke virkemidler som kampanjer, markeringer og arrangementer, samt bruk av sosiale medier.

Sykkelbyen Bergen har jobbet aktivt med kommunikasjon i 2018. Sosiale medier som Facebook, Twitter og

Instagram brukes aktivt, i tillegg til nettsiden [sykkelbyenbergen.no](http://sykkelbyenbergen.no). Facebooksiden har 10.000 følgere. Sykkelbyen Bergen har også bidratt til en rekke medieoppslag om sykling i Bergen i løpet av året.

Sykkeldynamoer er virksomheter i Bergen som har valgt å tilrettelegge for sykling til og fra virksomheten. Dette er proaktive virksomheter, som ønsker at flere ansatte og besøkende skal sykle i fremtiden. Følgende virksomheter er utpekt som Sykkeldynamoer; Hordaland fylkeskommune (v. fylkesrådmann Rune Haugsdal), Statens vegvesen (v. regionsjef Helge Eidsnes) kontor Hordaland og Haraldsplass diakonale sykehus (v. dir. Kjersti Fyllingen) og Universitet i Bergen (v. rektor Rune Olsen).

### Av øvrig utadrettet virksomhet kan nevnes:

1. I årsskifte 2017/18 gjennomførte sykkelbyen Bergen en piggdekk-kampanje hvor det ble delt ut og montert 200 sett med piggdekk, etter søknad fra over 1200 personer.
2. Markering av vintersykkeldagen 12. februar
3. Stor deltagelse i Sykle til jobben-kampanjen, i underkant av 4000 deltagere deltok i kampanjeperioden i mai - juni.
4. Sykkeldag i Nygårdsparken i begynnelsen av juni. Det ble gjennomført et pilotarrangement. Erfaringene var gode og vi ser på mulighetene for at dette kan bli et fast arrangement.
5. Deltagelse i markering av den europeiske mobilitetsuken i september.

## Restriktive tiltak for ønsket byutvikling

Stortinget vedtok i desember 2017 ny bompengepakke for Bergen. Den nye bompengepakken innebærer en utvidelse av bomsystemet med 15 nye bomstasjoner og innføring av miljødifferensierte takster.

Utbygging av de nye bomstasjonene pågikk i 2018 og hadde planlagt oppstart 1.1.2019. En forsinket leveranse av vegkantutstyr gjorde at driftsstart ble utsatt til april 2019. Når de nye bomstasjonene blir satt i drift vil de bli et viktig tiltak for å dempe trafikkveksten og bidra til ønsket byutvikling i Bergen.

1. juni 2018 ble miljødifferensierte takster innført i Bergen. Dette er i tråd med prinsippet om at forurensere betaler, og vil bidra til en raskere utskifting av de kjøretøyene som forurensere mest. Dette er viktig for å bedre bylufta i Bergen. I takstene er det forsøkt å tilpasse avgiftsnivåene for mer bruk av nullutslippskjøretøy til erstatning for de mer forurensende kjøretøyene, samtidig som nullvekstmålet ivaretas.

Del

# 03

## Økonomi





## Økonomi i Miljøløftet

De økonomiske forutsetninger for Miljøløftet bygger på Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, og Staten 2017-2023 og Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, Prop. 11 S (2017-2018).

# Økonomi 2018

Byvekstavtalen fastsetter følgende finansieringsbidrag til prosjekter og tiltak:

## Statlige midler

### Programområdetiltak på riksveg

Programområdetiltak på riksveg: 1,5 mrd. (2017-kr) i avtaleperioden skal avsettes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Midlene indeksreguleres.

### Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen, slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Statens 50%-andel av kostnadene for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, er basert på KS2 og endelig finansieringsplan. Statens halvdel utgjør inntil 3329 mill. 2018-kroner. Midlene indeksreguleres.

### Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Midlene fra belønningsordningen blir fordelt gjennom byvekstavtalen. Disse er nå 200 mill. kr per år frem til og med 2023. Økning i belønningsmidler er tema ved

reforhandling av byvekstavtalen, som har pågått siden høsten 2018.

*Jernbanetiltak i Miljøløftets avtaleområde fullfinansieres av staten, men investeringer på jernbane inngår ikke i Miljøløftets økonomiske oversikt.*

## Fylkeskommunalt bidrag

Byvekstavtalen fastsetter et årlig bidrag fra Hordaland fylkeskommune på 255 mill. 2017-kr. Midlene indeksreguleres. Ved reforhandling av avtalen, skal det fylkeskommunale bidraget vurderes.

## Bompenger

Bompengeneinntektene i Miljøløftet er forankret i Prop. S 11 (2017-2018). For 2018 var de opprinnelig beregnet til å utgjøre 742 mill. kroner i nettoinntekter. Grunnet lavere trafikk gjennom bomstasjonene, større andel av el-biler som gjennom hele 2018 hadde fritak fra å betale bompenge, samt at de miljødifferansierte takstene først ble innført fom. 1. juni, ble nettoinntekten 510 millioner kroner. Som oversiktstabellen viser, er differansen mellom beregnede og faktiske bompengeneinntekter 232 mill. kroner.

## Oversiktstabell økonomi Miljøløftet 2018

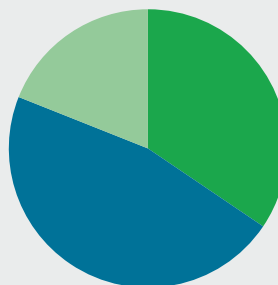
Finansiering	Handlingsprogram 2018*	Til disposisjon**	Regnskap 2018**
Netto bompengeneinntekter	742 000	820 971	510 667
Fylkeskommunale midler	255 000	262 813	281 227
Eksterne/private tilskudd		11 750	11 750
Statlige belønningsmidler overført	71 000	60 417	53 236
Statens 50 %-andel av Bt4, bybanen	140 000	350 000	350 000
Programområdetiltak på riksveg	175 000	147 823	86 670
Belønningsmidler	200 000	200 000	200 000
Totalsum	1 583 000	1 853 774	1 493 550

- **Første kolonne** viser tallene fra utarbeidet Handlingsprogram for Miljøløftet i 2018, slik det ble vedtatt høsten 2017, i 2017-kr.
- **Andre kolonne** viser faktiske vedtatte bevilgninger i fylkesting og statsbudsjett, inklusiv overførte midler fra 2017 til 2018 for midler til programområdetiltak på riksveg.
- **Tredje kolonne** viser regnskap 2018 – faktisk forbruk på den enkelte post.

\*2017-kr \*\*2018-kr

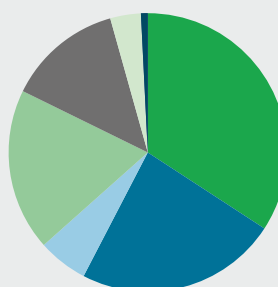
## Hvor kommer pengene fra

510,7 mill. ■ Bompenger  
 689,9 mill. ■ Stat  
 281,2 mill. ■ Fylke



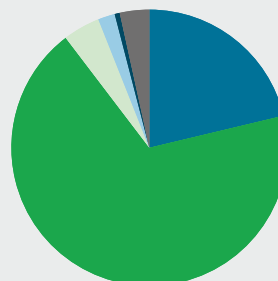
## Inntekter fordelt på finansieringskilder

511,0 mill. ■ Bompenger  
 350,0 mill. ■ Statens 50 %-andel av bt 4  
 86,7 mill. ■ Stat programområde  
 281,2 mill. ■ Fylkeskommunale midler  
 200,0 mill. ■ Belønning ny  
 53,2 mill. ■ Belønning overført  
 11,8 mill. ■ Eksterne



## Investeringer fordelt på utgiftsposter

317,7 mill. ■ Gange, sykkel og trafikkisikkerhet  
 1 021,1 mill. ■ Kollektiv  
 64,8 mill. ■ Sentrums- og knutepunktutvikling  
 29,5 mill. ■ Sekretariat og holdnings-  
 endrende arbeid  
 8,9 mill. ■ Planlegging og  
 prosjektering  
 51,5 mill. ■ Bindinger Bergensprogrammet



# Økonomi

Alle tall i hele tusen

## Resultater

Tiltak	Bompenger	Stat	Fylke	Belønning	Tilskudd	Totalsum
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	112 090	72 485	108 642	12 713	11 750	317 680
Kollektivtiltak	330 000	364 185	94 211	232 727		1 021 123
Sentrums- og knutepunktsutvikling			47 393	90		47 483
Planlegging og prosjektering	1 739		20 120	7 665		29 525
Sekretariat og holdningsendrende arbeid			8 827	41		8 868
Bindinger Bergensprogrammet	49 481		2 034			51 515
Bygging av nye bomsnitt	17 357					17 357
<b>Totalsum</b>	<b>510 667</b>	<b>436 670</b>	<b>281 227</b>	<b>253 236</b>	<b>11 750</b>	<b>1 493 550</b>

## Prosjekter finansiert med bompenger

Tiltak	Bompenger
Gange, sykling og trafikksikkerhet	112 090
Fv 566 Hjellevadvegen	112 090
<b>Kollektivtiltak</b>	<b>330 000</b>
Bybanen III	170 000
Bybanen IV	160 000
<b>Planlegging og prosjektering</b>	<b>1 739</b>
Bybanen, Bergen sentrum-Åsane	1 739
<b>Bindinger Bergensprogrammet</b>	<b>49 481</b>
Ringveg Vest, 2. byggetrinn	49 481
<b>Bygging av nye bomsnitt</b>	<b>17 357</b>
<b>Totalsum</b>	<b>510 667</b>

## Prosjekter finansiert med programområde- og 50/50-midler

Tiltak	Programområde-tiltak på riksveg og 50% andel stat
Gange, sykling og trafikksikkerhet	72 485
E39 Bradbenken-Sandvikstorget, sykkelstamvei	33
E39 Kristianborg - Bergen sentrum, sykkelstamveg	43 750
E39 Minde Allé - Fabrikkgaten	12 783
E39 Sandvikstorget-Glassknag, sykkelstamveg	3 059
E39 Sykkel Osbanen, Nesttun-Skjold	4 832
Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konowsgate	8 028
<b>Kollektivtiltak</b>	<b>364 185</b>
Åsane terminal-tilrettelegging for mer kapasitet	14 185
Bybane 4, statlig tilskudd	350 000
<b>Totalsum</b>	<b>436 670</b>

## Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

Tiltak	Fylkeskommunale midler
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	108 642
Bjørgeveien-Straume-Sandeide	22 292
Bysykler	1 000
Fotgjengerkryssing ved Kirkevoll skole	726
Fotgjengersikring	10 903
Fv 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet	1 369
Fv 564 Salhusvegen, sykkelveg med fortau	9 385
Fv 566 Hjellevadvegen	429
Gang- og sykkelbro Nygårdstangen	27 562
Gangveger til kollektivtraséer	1 000
Kollektivfelt Fyllingsdalen	-118
Oppfølging sykkelbyavtalen	625
Sams vegadministrasjon	24
Skilting/oppmerking i sentrale strøk	229
Støytilltak	4 789
Sykkel gjennom sentrum	150
Sykkelveg mot Nordnes	8 750
Trafikksikkerhetsplan -div.mindre tiltak	3 857
Ulykkespunkt	508
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter fylkesveg	15 150
Vegbelysning	11
<b>Kollektivtiltak</b>	<b>94 211</b>
Brønnandalen, framkommelighet for buss	1 024
Endepunkt Trolleybuss	1 499
Fv 240 Hesthaugveien, kollektivfelt	1 238
Fv 280 Fyllingsveien, fortau og framkommelig kollektiv	1 916
Kollektivfelt Fv 585 Haukeland sør	1 845
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	5 504


**Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler forts.**

Olav Kyrres gate (opprustning holdeplass)	15 124
Oppgraderinger Bybanen	9 898
Opprustning holdeplasser	36 664
Trolleybuss	17 200
Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss	2 299
<b>Sentrums- og knutepunktsutvikling</b>	<b>47 393</b>
Bygging av nye bomsnitt	396
Infrastruktur Paradis	13 382
Kong Oscars gate	33 615
<b>Planlegging og prosjektering</b>	<b>20 120</b>
352 Planprosjekt-Bergensprogrammet	4
Andre planprosjekt	109
Bergensprogrammet - kollektivtrafikk	392
Bergensprogrammet - TS	116
Bergensprogrammet - G/S	218
Bergensprogrammet - generelt	15
Bjørgevegen-Bjørndalsskogen	372
Blomsterdalen-Hjellestad	130
Bybane Bergen sentrum-Fyllingsdalen-Bergen vest	40
Fv 267 Åsamyrane, Nye Ikea - Hesthaugveien - Åsane	591
Fv 564 Salhusvegen, Ulsetstemma - Toppe	1 679
Fv582 Reguleringsplass for busser ved Lille Nesttu	227
Fv582 Stortveitvegen, Hagerups vei-Minde Alle	1 060
Kollektivsystem Sentrum-Bergen Vest	5 507
Natlandsveien-Landåssvingen-Mannsverk	31
Prosjektering fremtidige tiltak	736
Refusjon Bergensprogrammet, Bergen kommune	7 000
Refusjon Hordaland fylkeskommune	860
Stortveitvegen, Paradis -Hagerupsveg	717
Utredning sentrumstiltak	316
<b>Sekretariat og holdningsendrende arbeid</b>	<b>8 827</b>
Kommunikasjon Miljøløftet	5 176
Reisevaneundersøkelse	1 570
Sekretariat Miljøløftet	2 080
<b>Bindinger Bergensprogrammet</b>	<b>2 034</b>
Ringveg Vest, 2. byggetrinn	217
Sandslikrysset	1 817
<b>Totalsum</b>	<b>281 227</b>

**Prosjekter finansiert med belønningsmidler**

Tiltak	Belønningsmidler
<b>Gange, sykling og trafiksikkerhet</b>	<b>12 713</b>
Bysykler	3 000
Gang- og sykkelbro Nygårdstangen	9 397
Skilting/oppmerking i sentrale strøk	122
Sykkelveginspeksjoner	195
<b>Kollektivtiltak</b>	<b>232 727</b>
Kollektiv - Skyss	200 000
Fv 240 Hesthaugveien, kollektivfelt	6 683
Fv 582 Aktiv signalprioritering for buss	5 722
Kollektivprioritering Haukås/Breistein	6 427
Opprusting holdeplasser	12 245
Trolleybuss	1 650
<b>Sentrums- og knutepunktsutvikling</b>	<b>90</b>
Innfartsparkering	90
<b>Planlegging og prosjektering</b>	<b>7 665</b>
Bergensprogrammet - kollektivtrafikk	4
Bergensprogrammet - TS	472
Bergensprogrammet - G/S	1 000
Bergensprogrammet - generelt	4 000
Stortveitvegen, Paradis-Hagerups vei	2 189
<b>Sekretariat og holdningsendrende arbeid</b>	<b>41</b>
Mobilitetstiltak	41
<b>Totalsum</b>	<b>253 236</b>

**Prosjekter finansiert med private tilskudd**

Tiltak	Eksterne/private midler
Gange, sykling og trafiksikkerhet	11 750
Bjørgeveien-Straume-Sandeide	11 750
<b>Totalsum</b>	<b>11 750</b>

Miljøløftet  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen