

Innhold

Bruk av belønningsmidlar i 2012	3
Plan for bruk av midlar i 2013.....	7
Oppfølging av tiltaksplanen	10
Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere privatbilismen	11
Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtrafikken meir attraktiv	13
Tiltaksgruppe 3:	18
Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging.....	18
Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling	21
Måloppnåing i avtaleperioden	24

Vedlegg:

Brev om sambruksfelt frå Hordaland fylkeskommune til Statens vegvesen Region vest, datert 20. november 2012.

Brev om sambruksfelt frå Statens vegvesen til Vegdirektoratet datert 17. januar 2013

Tiltaksplan kollektivtrafikken sin infrastruktur 2010-2013

Bergensprogrammet sin handlingsplan for sykkel (2010-2013)

Bergensprogrammet Plan- og byggeprogram 2013

Bruk av belønningsmidlar i 2012

Tabell 1 viser ei samla oversikt over fordeling og bruk av tildelte belønningsmidlar for 2011 og 2012. Ubrukte midlar frå 2010 er inkludert slik at tabellen gjev ein samla oversikt over bruken av tildelte belønningsmidlar i 2011 og 2012. Ved utgangen av 2012 er 10,2 mill. kr. av tildelte belønningsmidlar ikkje brukt opp. Sjå «Plan for bruk av midlar i 2013» for informasjon om planlagt bruk av desse midlane. Teksten under tabellen gjev ei meir detaljert oversikt over kva midlane er brukt til innanfor kvart tiltaksområde. Tiltaka som er omtalt under er også inkludert i kapittelet «Oppfølging av tiltaksplanen».

Tabell 1 Samla oversikt over fordeling og bruk av tildelte midlar for 2011 og 2012

	Ubrukte midlar 2010	Løyving 2011	Brukte midlar 2011	Løyving 2012	Brukte midlar 2012	Ubrukte belønningsmidlar per 1.1.2013
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		30	30	25	25	0
Framkomsttiltak for buss	2	3	5	15	14	1
Informasjon og marknadsføring		2	2 *	5	5	0
Sykkeltiltak	5	3	8	14	12	2
Fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraséen		2	2	1	1	0
Bybanen 3 byggjetrinn	15	30	10**	90	117,8	7,2
Sum belønningsmidlar	22	70	57	150	174,8	10,2

* Brukt i 2011, men rekneskapsført i 2012.

** I årsrapporten for 2011 ble det rapportert at om lag 12 mill. kr. av dei tildelte midlane var nytta. Det rette talet er 10. mill. kr.

Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod

Hordaland fylkeskommune arbeider kontinuerleg med å utvikle kollektivtrafikken. Belønningsmidlane er eit viktig tilskot i dette arbeidet. Døme på sentrale tiltak som vart gjennomført i 2012 er vidareføring av ein-stakst/minstetakst og vidareføring av auke i talet på avgangar som følgje av innføring av ny rutestruktur i heile Bergen.

Framkomsttiltak for buss

Framkomsttiltak for buss er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Tabell 2 viser framkomsttiltak innanfor programområda i Bergensprogrammet med delfinansiering frå belønningsmidlane. Alle belønningsmidlane vart brukt i 2011. Tabellen viser forbruket av belønningsmidlar i 2012. Differansen mellom disponible midlar og regnskapet per 17.12.12 kjem av at kollektivtiltaket sentrumsterminalen er satt i gang seinare enn tidlegare antatt. For nærare omtale av tiltaka sjå kapittelet om «Oppfølging av tiltaksplanen».

Tabell 2 Framkomstiltak for buss med (del) finansiering av belønningsmidlar

Framkomstiltak med (del)finansiering fra belønningsmidler	Løyving 2012 (mill.kr.)	Regnskap per 17.12.12 (mill.kr.) *
Utkjøring frå Åsane terminal	2	2
Diverse kollektivtiltak	2	2
Sentrumsterminalen	1	0
Kollektivfelt Liamyrane	10	10
Sum	15	14

Utkjøring frå Åsane terminal

Ved Åsane terminal er det etablert ny utkjøring frå terminalen til påkøyringsrampe inn på E39 retning sentrum. Utkjøringa gjer det mogleg for bussene å køyre direkte ut på motorvegen og gjev kollektivtrafikken betre framkomst.

Diverse kollektivtiltak

I Olsvik, Vadmyra, Viddalen og på Flaktveit er det etablert fire nye snuplassar for bussar. Dei nye snuplassane gjev bussane betra vilkår og meir trafikksikre tilhøve i tilknytning til snuplassane.

Sentrumsterminalen

Sentrumsterminalen inkluderer haldeplassar i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Bygging av betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for bussar og reisande. Det har teke tid å avklare omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen og oppstart er difor forseinka. Forprosjekt under utarbeiding. Prosjekt skal etablerast i 2013.

Kollektivfelt Liamyrane

Kollektivfelt på fylkesveg 242 mellom rundkjøring Liamyrane og Nyborgkrysset. Tiltaket gir betre framkomst for stamline 4, Flaktveit – Varden. Kollektivfeltet opna 28. november 2012.

Informasjon og marknadsføring

Storparten av desse midlane er brukt til tiltak (informasjon og løysingar) knytt utvikling og bruk av kanalar for kjøp av billetter før ombordstiging, informasjonstiltak for å gjere rutetilbodet betre kjent etter innføring av ny rutestruktur i Bergen og betring av informasjonen til dei reisande i samband med ombygging av haldeplasser og terminalar.

Sykkeltiltak

Sykkeltiltak er lagt til Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre. Tabell 3 viser sykkeltiltak innanfor programområda i Bergensprogrammet med delfinansiering frå belønningsmidlane. Alle belønningsmidlane vart brukt i 2011. Tabellen viser forbruket av belønningsmidler i 2012. Differansen mellom disponible midlar og regnskapet per 17.12.12 kjem av at gang- sykkeltiltaket sykkel i sentrum (Sykkel Lars Hillesgate) er satt i gang seinare enn tidligare antatt. For nærare omtale av tiltaka sjå kapittelet om «*Oppfølging av tiltaksplanen*».

Tabell 3 Sykkeltiltak med delfinansiering av belønningsmidler

Sykkeltiltak med (del)finansiering fra belønningsmidler	Løyving 2012 (mill.kr.)	Regnskap per 17.12.12 (mill.kr.) *
Totlandsvegen	5	5
Sykkel i sentrum (Sykkel Lars Hillesgate)	2	0
Birkelundsbakken	5	5
Sykkelfelt Loddefjorddalen	2	2
Sum	14	12

* Avslutning av rekneskap for 2012 er ikkje gjennomført, men det er ikkje grunn til å tru at tala vil endre seg frå rekneskap per 17. desember 2012.

Totlandsvegen

Etablering av ny gang- og sykkelveg i Totlandsvegen og opprusting mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn. Totalkostnad for prosjektet er anslått til 95 mill.kr. Arbeidet er starta opp.

Sykkelfelt i Lars Hillesgate

Tiltaket er ein del av hovudrutenettet for sykkel mot sør og inneber ei vidareføring av sykkelfelta i Lars Hillesgate, frå Agnes Mowinkelsgate til Rasmus Meyers samlingar. Prosjektet måtte tilpassast andre byggeprosjekt, som t.d. bossug i regi av BIR, og kom seinare i gang enn først planlagd. Tiltaket skal vere ferdig innan 31. desember 2013.

Birkelundsbakken

Etablering av gang- og sykkelveg i nedre del av Birkelundsbakken. Dette vil gje eit samanhengande tilbod for gåande og syklande i Birkelundsbakken. Antatt totalkostnad er på 28 mill.kr. Arbeidet starta opp i 2012. Ferdig sumaren 2013.

Sykkelfelt Loddefjorddalen

Tiltaket inkluderer etablering av sykkelfelt på begge sider av vegbanen. Felta går frå rundkøyring ved innkøyring til Iskanten og opp til krysset ved Skålevikvegen. I tillegg er det etablert sykkelfelt på ei side i 100m på vegen mot Skålevik. Tiltaket har gjeve eit nytt tilbod for syklistar mellom bustadområde i Olsvik og Skålevik og senterområdet ved Vestkanten. I tillegg gjev sykkelfelta ein ny forbindelse til Loddefjord kollektivterminal. Ferdig november 2012.

Fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraséen

Bergen kommune har, i tråd med kommuneplanen sine overordna strategiar, arbeida med fleire prosjekt knytt til knutepunktsutvikling og fortetting. Den tildelte millionen frå belønningsordninga har saman med eigne midlar og intern ressursbruk bidrege til høg aktivitet innanfor dette satsingsområdet. Gode døme på det arbeidet som er gjennomført er:

- Områderegulering for sentrale deler av Paradis (bybanen byggetrinn 1). Det er utarbeida eit planframlegg som bygger opp under Paradis som sentralt knutepunkt rundt bybanestoppet.
- Områderegulering for Rådal sentrum/Lagunen (bybanen byggetrinn 2). Planen legg til rette for ein tett, urban byutvikling rundt kollektivknutepunktet.
- Reguleringsplan for Nygårdstangen (bybanen byggetrinn 1). Planen legg vekt på ein sentrumsnær vidareutvikling, der areala knytt til Bygarasjen kan nyttast til andre føremål enn parkering.
- Reguleringsplan for Åsane senter (bybanen byggetrinn 4). Planen legg opp til ein sterkt fortetta senterutvikling og omdisponering av parkeringsareal.

Bybanen byggjetrinn 3

Ubrukte midlar frå 2010 og tildelte midlar i 2011 og 2012 (samla sum 117,2 mill. kr.) er i 2012 i hovudsak nytta til grunnverv og prosjektering for trasé og nytt verkstad/depot på etappe 3 mellom Rådal og Flesland. I tillegg er det brukt midlar på førebunde aktivitetar i innkjøpsprosessen slik at dei første grunnentreprisane kan sendast ut på anbod i januar/februar 2013.

3. byggetrinn av Bybanen går frå Lagunen til Flesland og omfattar ca. 7 km dobbeltsporet trasé. Traséen har berre to kryssingar med biltrafikk og vil gje svært god framføringshastighet og regularitet. Berekna køyretid på strekninga er ca. 12 minutt. Strekninga inkluderer 6 tunnelar med ei samla lengde på nesten 3 km. Det skal etablerast 4 banebruer, 3 gangbruer, 7 haldeplassar og ein bussterminal på strekninga. Endestoppet på Flesland er planlagt integrert med ny flyplassterminal. Byggetrinn 3 omfattar også etablering av ny verkstad og depot vest for etablert busetjing på Kokstad. Opparbeida areal er ca. 70 mål og ferdig utbygd vil bygningsmassen vera ca. 30.000 m².

Plan for bruk av midlar i 2013

Tabell 4 Fordeling av midlar for 2013

Tiltak	Ubrukte midlar frå 2012 (mill.kr.)	Løyving 2013 (mill.kr.)	Kommentar
Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod		20	HFK/Skyss sitt driftsbudsjett
Framkomsttiltak for buss	1	30	Tiltak i Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre
Informasjon og marknadsføring		7	HFK/Skyss sitt driftsbudsjett
Sykkeltiltak	2	30	Tiltak i Bergensprogrammet, med Statens vegvesen som byggherre
Fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraseen		1	Bergen kommune
Bybanen 3 byggjetrinn	7,2	80	Tiltak i Bergensprogrammet, med Bybanen utbygging som byggherre
Sum belønningmidlar	10,2	168	

Vidareføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbod

Eintakst/minstetakst vidareførast også i 2013, og er eit viktig tiltak for å få fleire til å reise kollektivt i Bergensområdet. For å få fleire reisande er også vidareføring av auken i talet på avgangar som følgje av innføring av ny rutestruktur i Bergen sentral.

Framkomsttiltak for buss

Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet 2013 vart vedteke i fylkestinget den 11. desember 2012 og i bystyret i Bergen kommune den 26. november 2012. Plan- og byggeprogrammet viser framlegg til fordeling av midlar på plan- og byggeprosjekt i 2013. Tabell 5 gjev ei kort oppsummering av sentrale tiltak.

Tabell 5 Kollektivtiltak i 2013 med (del)finansiering av belønningmidlar.

Kollektivfelt	Kommentar	Status
Kollektivfelt fv 562 Askøyveien	Kollektivfelt på ca. 700 m. mellom Olsviktunnelen og kryss Storavatnet.	Prosjektering startar i 2013.
Kollektivfelt Fyllingsdalen, fv 540 Fyllingsdalsveien	I 2013 er det satt av midlar til prosjektering av kollektivfelt i Fyllingsdalsveien, fra Allestadveien til Skarphaugen, kryss ved Kroatjønneveien.	Politisk behandling av reguleringsplan våren 2013. Bygging 2014.
Kollektivfelt Lagunen mellom rundkøyring Rådal og rundkøyring Lagunen (nordleg retning), Rv 580 Fana-vegen.	Busstrafikken har i dag dårlig framkomst inn mot Lagunen terminal og Bybanen sitt endestopp frå 2013. Sentralt tiltak for fullføring av arbeidet med samanhengande kollektivprioritering mellom Birkelandsskiftet og nye Lagunen terminal.	Det er satt av 5 mill.kr til dette i 2013. Vert realisert i 2013.
Åsamyrvegen – venstresvingefelt i kryss ved Rollandslia (2013)	Tiltaket er å etablere eit venstresvingefelt for å betre framkomsten for bussen på Åsamyrvegen i kryss mot Rollandslia.	Vert realisert i 2013.
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes (2013)	Etablere rundkøyring slik at bussen kan snu på endehaldeplass på Øvre Kråkenes. Det vert og etablert reguleringsplassar* og to busstopp.	Oppstart i 2013, viss godkjent reguleringsplan før sumaren 2013.

Etablering av bussskur	I 2013 er det satt av midlar til etablering av bussskur.	Gjennomføring 2013
Sentrumsterminalen Haldeplassar i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget.	Bygging av betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for bussar og reisande. Det har teke tid å avklare omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen og oppstart er difor forseinka.	Forprosjekt under utarbeiding. Prosjekt skal etablerast i 2013.

* Venteplass for buss.

Informasjon og marknadsføring

Arbeidet knytt til utvikling og meir bruk av kanalar for kjøp av billetter for ombordstiging vert vidareført også i 2013. Det er trong for informasjonstiltak for å få kunden til å ta i bruk dei nye kanalane, som til dømes kjøp av enkeltbilletter frå mobiltelefon og frå kommisjonærar. For å få nye reisande må informasjonen forberast slik at dei reisenda kan både planlegge reise frå start til slutt, samt finne informasjon om korleis kjøpe billett. Skyss.no er ein viktig kundekanal, og i tillegg vert det satsa på digitale informasjonsflater både på utvalde terminalar og på Skyss sine kundesentra. I 2013 startar Bybanen køyring til Lagunen, og busstilbodet i dette området vert lagt om som følgje av dette.. Det er trong for informasjonstiltak retta mot dei reisande for å gjera desse endringane og nye rutetilboda kjent.

Sykkeltiltak

Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet 2013 vart vedteke i fylkestinget den 11. desember 2012 og i bystyret i Bergen kommune den 26. november 2012. Plan- og byggeprogrammet viser framlegg til fordeling av midlar på plan- og byggeprosjekt i 2013 (Plan- og byggeprogrammet 2013 er lagt ved). Tabell 6 gjev ei kort oppsummering av sentrale tiltak på sykkelområdet.

Tabell 6 Sykkeltiltak i 2013 med (del)finansiering av belønningsmidlar

Tiltak	Kommentar	Status
Etablering av ny gang- og sykkelveg i Totlandsvegen og opprusting mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn.	Etablering av ny gang- og sykkelveg i Totlandsvegen og opprusting mellom Ulsmåg skole og kryss ved Bjøllebotn. Totalkostnad for prosjektet er anslått til 95 mill.kr. Arbeidet starta opp i 2012.	Arbeidet starta opp i 2012.
Etablering av gang- og sykkelveg i nedre del av Birkelundsbakken.	Etablering av gang- og sykkelveg i nedre del av Birkelundsbakken. Dette vil gje eit samanhengande tilbod for gåande og syklande i Birkelundsbakken. Antatt totalcostnad er på 28 mill.kr. Arbeidet starta opp i 2012. Ferdig sumaren 2013.	Arbeidet starta opp i 2012. Ferdig sumaren 2013.
Vidareføring av sykkelfelt i Lars Hillesgate.	Tiltaket er ein del av hovudrutenettet for sykkel mot sør og inneberer ei vidareføring av sykkelfelta i Lars Hillesgate, frå Agnes Mowinkelsgate til Rasmus Meyers samlingar. Prosjektet måtte tilpassast andre byggeprosjekt, som t.d. bossug i regi av BIR, og kom seinare i gang enn først planlagt. Tiltaket skal vere ferdig innan 31. desember 2013.	Ferdig innan 31.12.2013.
Tilrettelegging for gåande og syklande i Kringsjøvegen	Betra trafiktryggleiken gjennom funksjonell og estetisk opprusting av strekninga frå kryss ved Nygårdsvikveien til Lyderhornsvegen.	Anbod er ikkje klart og antatt totalcostnad på 12 mill.kr er difor usikker.
Opprusting av fortau i Sollien, Landåslien og Landåsveien.	Etablering og tilpassing av nye fortauskanter og nedfresing av kjørebane i Sollien, Landåslien, Landåsveien.	Antatt totalcostnad for tiltaket er på 15 mill.kr. og det er et behov for 10 mill.kr. i

		2013. Antatt restbehov etter 2013 er på 5 mill. kr.
Ny gang- og sykkelbru på Nygårdstangen	Dagens bru er svært smal, av midlertidig karakter og gjev eit dårlig tilbod til gåande og syklande. Ny bru skal vere på plass innan Amalie Skram vidaregåande skule og nytt badeanlegg vert opna om få år.	Det er ført opp 2 mill.kr til prosjektering
Sikker sykkelparkering under tak i sentrum	Tiltaket er tenkt lokalisert ved Nøstekaien og vil vere eit tilbod for overgangstrafikk frå hurtigbåt mellom Askøy og Bergen, men og eit godt lokalt tilbod for området.	Det er ført opp 1,2 mill.kr. til dette tiltaket i 2013. Oppstart i 2013.
Sykkeltellere for sentrum	Oppføring av tellesøyler for å kunne tella syklande i retning sentrum frå sør og frå nord. Søylen kan gi informasjon om antal syklande i løpet av dagen (og «ditt nummer») og om antal syklande hittil i år.	Det er sett av 1 mill. kr. til oppføring av 2 tellesøyler i 2013.
Skilting og oppmerking for sykkel i sentrale strøk	Tiltaket skal tydeleggjera systemskifter for sykkel i sentrale strøk. Tydelegare og betre oppmerking og skilting skal på plass. Mellom anna i Sandviken ved Reperbanen, Gamle Nygårdsbro og Carl Konowsgate.	Det er satt av 0,2 mill.kr. til dette i 2013.

Fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraseen

Bergen kommune skal, i tråd med kommuneplanen sine overordna strategiar, halde fram arbeidet med prosjekt knytt til knutepunktsutvikling og fortetting. Den tildelte millionen frå belønningsordninga skal saman med egne midlar og intern ressursbruk bidra til høg aktivitet innanfor dette satsingsområdet.

Bybanen byggetrinn 3

Ved inngangen til 2013 står det igjen ein del prosjektering av både grunnarbeid for trasé, tekniske fag og nytt verkstad, depot, grunnnerv og anna førebauande arbeid for byggetrinn 3. Dei ubrukne midlane frå 2012, 7,2 mill. kr., skal saman med midlane for 2013 brukast til dette arbeidet slik at Bybanen byggetrinn 3 er klar for byggestart medio 2013. Byggestart medio 2013 er avhengig av at bompengesøknaden for vidareføring av Bergensprogrammet vert vedteke.

Oppfølging av tiltaksplanen

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har utarbeida ein tiltaksplan som vart vedteken av fylkesutvalet, den 29. november 2011 og av byrådet i Bergen den 1. desember 2011. Tiltaksplanen er sendt over til Samferdselsdepartementet i brev datert 6. desember 2011.

Her følgjer ein presentasjon av status for gjennomførte tiltak i 2012 og vidare oppfølging av tiltak i 2013. I brev datert 14. desember 2012 har Samferdselsdepartementet peika på nokre moment som det er ynskjeleg at det vert rapportert særleg på. Desse er inkludert i presentasjonen under.

Systematisk oppfølging av tiltaksplanen gjennom Bergensprogrammet

I brev 31. oktober 2012 ber departementet om ei systematisk oppfølging av tiltaka, særleg innfartsparkeringsplassar og etablering av gang- og sykkelveggar. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har valt å leggje styringa av belønningsmidlane til Bergensprogrammet. Bergensprogrammet er eit etablert samarbeid med systematisk oppfølging av tiltak, slik departementet etterspør i brev datert 31. oktober 2012.

Organisering av Bergensprogrammet

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er vedteke av Stortinget. Programmet omfattar kollektivtiltak, gang- og sykkelveggar, miljøprosjekt, tiltak på gatenettet i sentrum, trafikktryggleikstiltak og nye vegprosjekt i Bergen. I belønningsavtalen mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet står det at styring av belønningsmidlane vil skje innanfor Bergensprogrammet.

Bergensprogrammet er organisert i fire faggrupper; faggruppe gang og sykkel, faggruppe trafikktryggleik, faggruppe kollektivtransport og faggruppe sentrum. I tillegg er det egne grupper for store prosjekt som Bybanen og Ringveg Vest. Over faggruppene er det ei fagleg koordineringsgruppe og ei styringsgruppe (administrativ leiing). I tillegg er det eit kontaktutval for politisk og administrativ leiing.

Fireårige tiltaksplanar er saman med dei årlege plan- og byggeprogramma dei sentrale arbeidsverktøya innanfor Bergensprogrammet. Både tiltaksplanen og plan- og byggeprogramma er til politisk handsaming i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Arbeidet med plan- og byggeprogrammet starter sumaren året før den skal gjelde, og skal basere seg på tiltak som vert planavklart tidsnok til å kunne byggast i det året byggeprogrammet skal gjelde. Disse vil da få tildelt midlar. Det er stort fokus på at den største delen av ressursane skal gå til å leggje til rette for planproduksjon og på fysisk gjennomføring av prosjekt.

Tida frå planlegginga av eit prosjekt startar (forprosjekt/skisseprosjekt) og fram til regulering og prosjektering er gjennomført tar frå 2 til 3 år. Tiltaksplanen vert utarbeida før tiltaka er ferdig planlagt og det vil difor alltid vere større eller mindre endringar frå tiltaksplan til plan- og byggeprogrammet. Kvar år vert det utarbeida årsmelding over aktiviteten i Bergensprogrammet. I årsmeldinga vert all aktivitet gjennom året følgt opp og systematisert.

Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere privatbilismen

Ny bompengesøknad

Bompengesøknaden for Bergensprogrammet 3 sikrar mellom anna utbygging av bybanen til Flesland (byggetrinn 3). Innkrevjing av bompengar i tråd med den nye bompengesøknaden skulle etter planen starte opp den 1. januar 2013. Forventa effekt av takstauken, som ligg inne i den nye bompengesøknaden, gjer den til eit av dei sentrale tiltaka i tiltaksplanen for 2011-2014. Søknaden er ikkje ferdig handsama og det er ikkje kjent kor tid Stortinget skal handsama søknaden.

Bergensprogrammet sitt plan- og byggeprogram for 2013 har teke utgangspunkt i at bompengetakstane skulle endrast frå 1. januar 2013. Den forseinka handsaminga av søknaden medfører at inntektene vert mindre og kan få direkte konsekvens for prosjekt i 2013 og medføre lågare rammer dei komande åra. Kapitlet «Måloppnåing i avtaleperioden» gjev ei nærare vurdering av konsekvensen av forseinkinga på måloppnåing for 2012, jf. effektmåla i belønningsavtalen.

Lågutsleppssone og miljødifferensierte bompengetakstar

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har i «Tiltaksplanen for betre kollektivtransport og mindre bilbruk 2011 – 2014» føresett at heimlane for miljødifferensierte bompengar og lågutsleppssoner snarleg ligg føre, slik at nytt takstopplegg kan implementerast i den reviderte bompengeorordninga i løpet av avtaleperioden.

Vegdirektoratet har i brev til Samferdselsdepartementet 24.9.2012 tilrådd å setje i gang arbeid med å etablere ein ny bestemmelse i §13 i Vegtrafikkloven som heimlar innføring av lågutsleppssoner for tunge og lette køyre- tøy. Forslaget legg opp til at forureinande køyreretøy med skadelege eksosutslepp kan gebyrleggast for køy- ring i lågutsleppsona, der ein kan teikna abonnement omlag som for piggdekkgebyrordninga. Vegdirektoratet viser i brevet til at ordninga med lågutsleppssone også kan utformast som eit gebyr i tillegg til ordinær bom- pengeavgift eller ei kjøprisavgift, men fråår dette ut frå personvernomsyn.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er gjort kjent med at Samferdselsdepartementet ikkje ønskjer å innføre ein slik ny bestemmelse i §13 i Vegtrafikkloven, og køyrebegrensningar som skiljer mellom ulike driv- stofftypar vert sett på som lite «hensiktsmessige». Det ser derfor ut til det ikkje med det første vert opna opp for å innføre lågutsleppssoner og/eller miljødifferensierte bompengar.

Sambruksfelt

Tiltaksplanen 2011-2014 legg til grunn at sambruksfelt frå sør vert innført i 2012, og at Statens vegvesen slutt- førar utgreiingsarbeidet om nordre og vestre innfartsåre, med sikte på innføring i 2013. I 2012 er det ikkje etab- lert sambruksfelt i tråd med tiltaksplanen.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har fatta alle naudsynte politiske vedtak for å sikre innføring av sambruksfelt. Saman med Statens vegvesen Region vest ønskjer Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune å prøve ut sambruksfelt på E39 Fjøsangervegen i Bergen (søndre innfartsåre), som eit trafikkreduse- rande tiltak. Arbeidet med å få i gang ei utprøving av sambruksfelt på søndre innfartsåre starta opp i 2010/2011. Politiet er, etter Skiltforskriften § 28-1, skiltmyndigheit i Bergen for det trafikkregulerande skiltet 509 «Sambruksfelt». Hordaland politidistrikt skriv i brev, datert 29. oktober 2012, til Statens vegvesen Region vest:

«Som ansvarlig vedtaksmyndighet er vi av den oppfatning at innføring av sambruksfelt som en forsøksordning ikkje er i tråd med Politiets trafiksikkerhetsarbeid».

I Skiltforskriften (§31) er det opning for at regionvegkontoret kan be Vegdirektoratet om å overprøva vedtak nemnt i §28. Vegdirektoratet kan også av eige tiltak treffa vedtak, oppheva eller endra vedtak etter § 28 i for- skrifta. I brev til Statens vegvesen Region vest, datert 20. november 2012, ber fylkesrådmannen Statens veg- vesen om å tilrå Vegdirektoratet å overprøve Hordaland politidistrikt sitt vedtak om ikkje å tillata at sambruksfelt vert prøvd ut på søndre innfartsåre. Statens vegvesen har med brev datert 17. januar 2013 sendt saka over til Vegdirektoratet for handsaming. Utfallet i denne saka er ikkje kjent. Sjå vedlegg for kopi av omtalte brev.

Parkeringspolitikk

Tiltaksområde «parkeringspolitikk» er knytt til 4 ulike tiltak, som har både kortsiktig og langsiktig effekt.

1. Parkeringsføresegn - reviderte parkeringsføresegner i kommuneplanen sin arealdel er framleis ikkje rettskraftige på grunn av motsegn frå fylkesmannen. Desse føresegnene endrar kommunen sin parkeringsnorm, til maks-normer, og mot langt færre p-plasser enn tidligare, særlig knytt til næring.
2. Bustadsoneparkering – bustadsoneparkering i sentrum er reservert dei som er busett der. I 2012 er bustadsona utvida mot nord (Sandviken). Det går i tillegg føre seg eit arbeid for å utvide området for bustadsoneparkering mot sør og vest.
3. Parkeringsavgifter - det har ikkje vore endringar i prisen for parkering i offentlig eigde p-hus i 2012.
4. Parkeringsplassar - det har ikkje vore endringar i talet på p-plasser på gategrunn i 2012. I bygarasjen er det no registrert 630 elbilar, som har fri tilgjenge til parkering og lading. Dette er ein auke på 125% siste året.

Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtrafikken meir attraktiv

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken i Bergen (utanom Bybanen) er basert på «*Tiltaksplan for kollektivtrafikken sin infrastruktur 2010 – 2013*». Tiltaksplanen utgjer grunnlaget for arbeidet med dei årlege plan- og byggeprogramma i Bergensprogrammet. Tiltaka som vert gjennomgått under høyrer inn under og er finansiert over programområde kollektiv i Bergensprogrammet for 2012. Tiltak i andre kommunar er også omtalt her. Merk at midlane til dette ikkje er knytt til Bergensprogrammet, men frå plan- og byggeprogram for Hordaland utanom Bergen.

Bybanen byggetrinn 2

Bybanen er første sted i ein strategi for å etablere eit nytt transportnett i Bergen, og på same tid leggje til rette for effektiv arealbruk, konsentrasjon og transformasjon langs traséen. Den nye bybanelina er eit døme på «urban stitching». I tilknytning til Bybanen sin utvikling vert urbane områder og bustadområder knytt saman, forbetra og utvikla. Det vert skapt kontinuitet, vitalitet og nye stoppestader og møteplassar lang lina. Byggetrinn 1 frå sentrum til Nesttun er ein suksess som kan vise til høge passasjertal. I tillegg er bybanen eit strukturerelement for byutviklinga og har skapt stor byggeaktivitet, særleg rundt haldeplassane. Utbygging av Bybanen byggetrinn 2, frå Nesttun til Lagunen, starta opp i januar 2011 og skal etter planen opne sumaren 2013.

Når det gjeld den vidare utbygginga av bybanetraseen var skinnegangen mellom Byparken og Lagunen komplett fyrste veka i september, og tre månader seinare kunne fylkesordførar Tom-Christer Nilsen og byråd Filip Rygg ønskje den fyrste bybanevogna velkommen til Lagunen. Testkøyringane har vore vellukka, og vidare testkøyring og etterarbeid vil pågå fram til strekninga vert opna for vanleg trafikk i juni 2013. I samband med forlenginga av bybanetraseen vedtok fylkestinget i februar 2012 å investera i 3 nye bybanevogner til ein total kostnad på 76 mill kr. Dette vart gjort for å sikre at det er tilstrekkeleg med vogner til å køyre 4 minutt frekvens når Bybanen opnar til Lagunen. Ved utgongen av 2012 var det levert totalt 16 vogner, og ytterlegare 4 vogner skal vera levert innan våren 2013.

Det er klart at Bybanen ikkje berre vert sett pris på av innbyggjarane i Bergen, men også lagt merke til utanfor kommunegrensa. I 2012 har Bybanen fått tildelt følgjande tre pristildelingar:

- VAKRE VEGER-prisen 2012
- BOBY-prisen 2012
- Kollektivprisen 2012

Kollektivfelt og framkomsttiltak

Tiltak som kan betre framkomsten for kollektivtrafikken er særst viktig for å styrke kollektivtrafikken si konkurransevne, både for å redusere reisetida, og for å gje dei reisande ei meir føreseieleg reisetid. I tillegg er framkomsttiltak av dei mest lønsame kollektivtiltaka, då dagens rutepakkesystem kompenserer operatørane etter rutetimar.

I 2012 er det gjennomført fleire framkomsttiltak for kollektivtrafikken. Tabell 7 viser ei oversikt over tiltaka som er gjennomført eller starta opp i 2012.

Tabell 7 Gjennomførte tiltak for å betre tilhøva for kollektivtrafikken

Vegnamn	Tiltak	Kommentar	Status
	Olav Kyrresgate som kollektivgate.	Olav Kyrresgate, parallellgate til Torgallmenningen, vart stengt for private biler i samband med Mobilitetsveka 2012.	Opna september 2012.
Fv. 242	Kollektivfelt i Liamyrane, Åsane.	Kollektivfelt mellom rundkøyring Liamyrane og Nyborgkrysset. Tiltaket gir betre framkomsten for stamline 4, Flaktveit – Varden.	Opna 28. november 2012
E 39/Fv 242	Direkte utkøyring frå Åsane terminal til påkøyringsrampe E 39 mot Bergen sentrum	Ved Åsane terminal er det etablert ny utkøyring frå terminalen til påkøyringsrampe inn på E39 retning sentrum. Utkøyringa gjer det mogleg for bussene å køyre direkte ut på motorvegen og gjev kollektivtrafikken betre framkomst.	Opna 2012.
E 39/Fv. 267	Forlenga avkøyringsfelt mot sentrum i Eidsvåg	Forlenginga avkøyringsfelt gjer at bussane får betre høve til å passere køen på veg mot haldeplass i Eidsvåg retning mot sentrum.	Opna 2012.
Rv. 555	Tosidig kollektivfelt mellom Drotningstveit og Breivikskiftet	Rv 555 har i dag store problem med framkomst for kollektivtrafikken. Fylkestinget vedtok i mars 2011 (sak 15/11) å forskotera inntil 100 mill. kr. til bygging av kollektivfeltet. Ikkje finansiert som ein del av Bergensprogrammet.	Arbeidet starta opp i 2012. Ferdig i 2014
	Bussregulering Åsane terminal.	Det er etablert reguleringsplass (venteplass) med plass for fire busser ved Åsane terminal. Tiltaket vart etablert samtidig med den nye utkøyringa frå terminalen og gjev kollektivtrafikken bedre rammer i høve til å halda rutetidene.	Opna 2012.
E 39	Kollektivfelt frå Elveneset til Skjoldskiftet	I regi av bybanen vert det etablert eit 475 m. langt kollektivfelt frå Elveneset til Skjoldskiftet. Dette er ein del av arbeidet med å forlenga Bybanen til Lagunen, og er meint å sikre bussane betre og meir føreseieleg framkomst inn mot bybanestoppet i Skjoldskiftet.	Arbeidet starta opp i 2012. Kollektivfeltet skal stå ferdig når Bybanen opnar til Lagunen, sumaren 2013.
	Diverse fysiske tiltak	I Olsvik, Vadmyra, Viddalen og på Flaktveit er det etablert fire nye snuplassar for bussar. Dei nye snuplassane gjev bussane betra vilkår og meir trafikksikre tilhøve i tilknytning til snuplassane.	Etablert i 2012.

Haldeplassar og terminalar

Opprusting Storavatn terminal

Storavatn Bussterminal er oppgradert til dagens krav om universell utforming. Terminalen har og fått tilrettelagt ti plasser til sykkelparkering og fire nye regulering/venteplassar for bussar som ikkje er i rute (totalt 6 plasser på terminalen etter oppgraderinga). Ny terminal på Storavatnet vart opna 27. november 2012. Terminalen er eit knutepunkt for trafikken i Bergen vest og mot Askøy og Sotra, og er oppgradert til universell utforming og med meir attraktive venteeareal for dei reisande.

Opprusting av Bergen busstasjon

Arbeidet med opprusting av Bergen busstasjon har vore eit stort prosjekt i 2012. Prosjektet er delt i to, der nordre del vert opna februar 2013. Byggestart på søre del er sett til august 2013, med ei byggjetid på ca. 6 månader. Etter planen skal heile ombygginga av Bergen busstasjon stå ferdig tidleg i 2014. Hordaland fylkeskommune er byggherre for prosjektet, som inneber ei total opprusting med vekt på universell utforming, venterom og informasjonstiltak for dei reisande. Den ombygde terminalen vil gje dei kollektivreisande ein transporteffektiv og sentral kollektivterminal med nytt publikumsbygg, der det mellom anna er reiseinformasjon og bil-

lettautomatar. All reiseinformasjon vil bli presentert på digitale skjermar i publikumsbygget, ute på perrongane eller på informasjonspunkt kring terminalen. Det er lagt vekt på at dei kollektivreisande skal kunne orientere seg enkelt med hjelp av informasjon presentert på skjermene eller ved hjelp av skilting i område. Bergensprogrammet bidrar til finansieringa.

Opprusting av haldeplassar

I 2012 er det satsa tungt på opprusting og universell utforming av haldeplassar og endehaldeplassar langs stamlinjene, i hovudsak langs linje 4 (Flaktveit – Oasen). På strekninga Tøsdalskiftet – Osøyro og Osøyro – Haltvik er 10 haldeplassar rusta opp til universell utforming. Det arbeidet er gjennomført i samband med Statens vegvesen si oppgradering av 22 haldeplassar langs E 39 mellom Nesttun og Tøsdalskiftet. Desse er finansiert med riksvegmidlar. Oppgradering av haldeplassar i komande åra vil inkludera naudsynt fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon for dei reisande (sjå nærare informasjon om sanntidsprosjektet lenger nede).

Innfartsparkeringsplassar for bil

Ansvaret for etablering av innfartsparkeringsplassar er delt mellom ulike offentlege instansar. Samferdselsdepartementet har i brev datert 25. april 2012 stilt spørsmål ved forskjellen i ambisjonsnivå knytt til etablering av innfartsparkeringsplassar mellom søknaden og tiltaksplanen. Oppbygging av søknaden og tiltaksplanen har gjort at tala for innfartsparkeringsplassar er vanskeleg å samanlikna. Til grunn for tala som er rapportert i søknaden og i tiltaksplanen, var prosjekt på ulike stadium i planlegginga. Slike tal er difor usikre. Hovudårsaka til endring i framdrifta av enkelte prosjekt er behovet for å sjå utbygginga i ein samanheng med andre prosjekt, som til dømes oppgradering av terminalar, etablering av kollektivfelt m.m. I 2012 er arbeidet med ein strategi for innfartsparkering starta opp. Dette arbeidet held fram i 2013.

Det er etablert 436 nye innfartsparkeringsplassar i 2012. Målet i tiltaksplanen var 550 nye innfartsparkeringsplassar i 2012. Tabell 8 gjev ein samla oversikt over dei nye plassane for innfartsparkering for bil i 2012 og plassar som vert opna i 2013. Tala syner at målet frå tiltaksplanen på 300 nye innfartsparkeringsplassar i 2013 vil bli oppnådd.

Tabell 8 Etablerte innfartsparkeringsplassar for bil i 2012

Tal plassar	Tiltak	Status
186	Innfartsparkering Lagunen (Bybanen byggetrinn 2). I regi av bybanen vert det etablert innfartsparkering ved endestoppet for Bybanen byggetrinn 2	Opna august 2012
150	Leige av 150 plassar til innfartsparkering når Bybanen til Lagunen vert opna.	Våren 2013
50	Mindre innfartsparkeringsplass i Skjoldskiftet (ca. 50 plassar).	Sumaren 2013
100	Samstundes med opning av ny terminal ved Storavatnet vart det opna ny, utvida innfartsparkering ved terminalen. Parkeringskapasiteten på Storavatnet har vore fullt utnytta, men er no auka frå 50 til 150 plassar.	November 2012
50	Etablering av innfartsparkeringsplassar i Os kommune var det største tiltaket på programområde kollektiv for fylkesvegane i Hordaland for 2012. Ei undersøking av grunnforholda viste at parkeringsplassen likevel ikkje kunne realiserast innanfor akseptable kostnadsrammer	I planprogrammet for fylkesvegane i 2013 er det sett av fylkeskommunale midlar til planarbeid for ny innfartsparkering i regi av Os kommune. Fylkeskommunen har i tillegg forlenga avtalen om leige av innfartsparkeringsplassar ved Kuven stasjon.
110	Etablering av innfartsparkering på Skarphaugen i samband med arbeidet med kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen.	Reguleringsplan 2. gangs handsaming. Uavklart.
150	Ny innfartsparkering mellom fv.197 Godvikvingene og fv.562 Askøyveien rett nord av rundkjøringen på fv197. Den nye innfartsparkeringen er tilrettelagt med ladestasjon for Elbiler.	November 2012

Trafikantinformasjon

Lett tilgjengelig informasjon om kollektivtilbudet er avgjerande for både kundetilfredsheit og for kor mange som reiser kollektivt. Hordaland fylkeskommune, ved Skyss, legg til rette for at eksisterande og nye kollektivkunder er kjent med rutetilbudet, og eit sentralt mål er å tilby reiseprodukt som er enkle å forstå, kjøpe og bruke for alle. Det er ei målsetting for Skyss å formidle informasjon til dei kollektivreisande slik at tilbudet vert opplevd som heilskapleg, tydeleg og enkelt. I 2012 var marknadsarbeidet mellom anna konsentrert om følgjande satsingsområde:

- Marknadsføring og lansering av salskanalar og reiseprodukt
- Betre kjennskap til Skyss sitt rutetilbud
- Vidare arbeid med trafikantinformasjon

Billettssystem og utvikling av nye salskanalar

Utvikling og bruk av salskanalar og reiseprodukt var eit viktig hovudsatsingsområde i 2012. Når det gjeld billettinntektene for 2012 så kjem 75 prosent av inntektene frå kjøp av billett om bord. Talet har gått noko ned samanlikna med 2011, og forklaringa ligg i auka kjøp av billetter på billettautomatane. I 2012 vart totalt 18 % av alle billetter kjøpt på billettautomatar. Det er ei målsetjing å få opp talet på reisande som kjøper billett før dei går om bord eller nyttar Skysskort når dei løyser billett. På denne måten får ein ned tidsbruken på haldeplassane, og reduserer sjåførane sitt ansvar for kontantar. Det har i 2012 blitt arbeidd med at kundane skal kunne kjøpe billetter og reiseprodukt andre stader enn om bord i bussane. Prosjektet har utarbeida løysingar for ulike kanalar.

Tabell 9 Nye salskanalar for å auke førehandsbillettering

Tiltak	Kommentar	Status
Utplassering av billettautomatar i Bergensområdet	Hausten 2012 vart det sett ut 17 nye billettautomatar på terminalar og knutepunkt i, og i nærleiken av Bergen. Salstala for desse viser svært positive resultat. I samband med dette var det kundertelleiarar ute ved automatane fleire dagar hausten 2012.	Hausten 2012.
Utvikling av mobilbillett	Skyss mobilbillett er ein mobilapplikasjon for iPhone og Android telefonar som gjer det mogleg å kjøpe EnkeltSkyss for vaksen, barn og honnør innanfor Sone Bergen.	Lansert 23. januar 2013.
Sal hjå kommisjonær	Gjennom salskanalprosjektet er det og utarbeida ulike løysingar for sal av enkeltbilletter i kiosk og daglegvarebutikk, og det er utlyst og gjennomført anbodskonkurrans for lager-, logistikk- og detaljistledda.	Lansering i 2013.

Nye kanalar for ruteinfo og styrka trafikantinformasjon

Det er ei kontinuerleg oppgåve å formidle informasjon om kollektivreiser på ein betre måte, og med det gjere potensielle reisande meir kjend med tilbudet som finst i sitt område. Kjennskapen til kollektivtilbudet i Bergen er godt. Over 70 % oppgjev at dei har "ganske" eller "veldig god" kjennskap til kollektivtilbudet viser ei undersøking frå TØI frå 2010.

Trafikantinformasjon involverer ei rekke kanalar, og erfaring viser at det er ressurskrevjande å få ut heilskapleg og korrekt informasjon som til ei kvar tid er oppdatert i alle kanalar. I tillegg til arbeid med trykt rute – og reiseinformasjon på haldeplassar, terminalar og ruteheftar har Skyss hatt stort fokus på digitale informasjonsflater i 2012 - Skyss.no, applikasjonar, skjermar med avgangsinformasjon og førebuing til lansering av sanntid.

Tabell 10 Nye kanalar for trafikantinformasjon

Tiltak	Kommentar	Status
Opning av nytt kundesenter i Bergen sentrum	Nytt kundesenter for Skyss i Starvhusgaten, midt i Bergen sentrum, like ved Olav Kyrres gate og endestopet for Bybanen. Eit viktig tilbud til dei kollektivreisande i tillegg til det eksisterande kundesenteret på Bergen Storsenter.	Opna 12. november 2012
Reiseplanleggjaren på skyss.no og mobil	I august 2011 vart reiseplanleggjaren lansert som applikasjon for iPhone og Andriod-telefonar, noko som førde med seg at kollektivreisande i Hordaland kan planleggje reisa med mobiltelefonen. Per desember 2012 hadde over 68.000 personar lasta ned mobilapplikasjonen.	Lansert august 2011
Skyss.no	Skyss.no er den viktigaste kanalen for kundeinformasjon, og talet på besøk til skyss.no auka med om lag 20 % frå 1. til 4. kvartal 2012. Skyss lanserte eigen Facebook-profil i mai 2012.	Facebook 2012.

Arbeidet med Sanntidsinformasjonssystemet (SIS) i 2012

Prosjekt for sanntidsinformasjon starta i 2011. I 2012 er det gjennomført konkurranse for innkjøp av sanntidsinformasjonssystem for Hordaland. Sanntidsinformasjon vert tilgjengeleg for trafikantar i Bergensområdet i 2013. Første utrulling er planlagt i mai, med utstyr for 10 bussar. Vidare utrulling skjer gjennom året for totalt 500 bussar. Skjermar og skilt med sanntidsinformasjon skal settast opp på terminalar. Sanntidsinformasjon skal vere tilgjengeleg i ulike kanalar, som til dømes på skyss.no og som applikasjon for mobiltelefon.

Utsett dato for innføring av ombordtillegg

Fylkestinget har tidlegare vedteke i budsjettet for 2012 innføring av ei ordning med ombordtillegg på kr. 10 ved kjøp av enkeltbillett på bussen i område med eins takst (bergensområdet) frå 1. oktober 2012. Ombordtillegget er å sjå på som eit gebyr for å få til ei endring hjå dei reisande som skal stimulere til meir kortbruk. Dette er eit ledd i å få til raskare bussframføring. I løpet av 2012 vart det klart at kanalane for sal på internett, hjå eksterne kommisjonærar og sal via mobil ikkje ville kunne lanserast innan den oppsette datoen. Innføring av ombordtillegg er difor utsett inntil vidare.

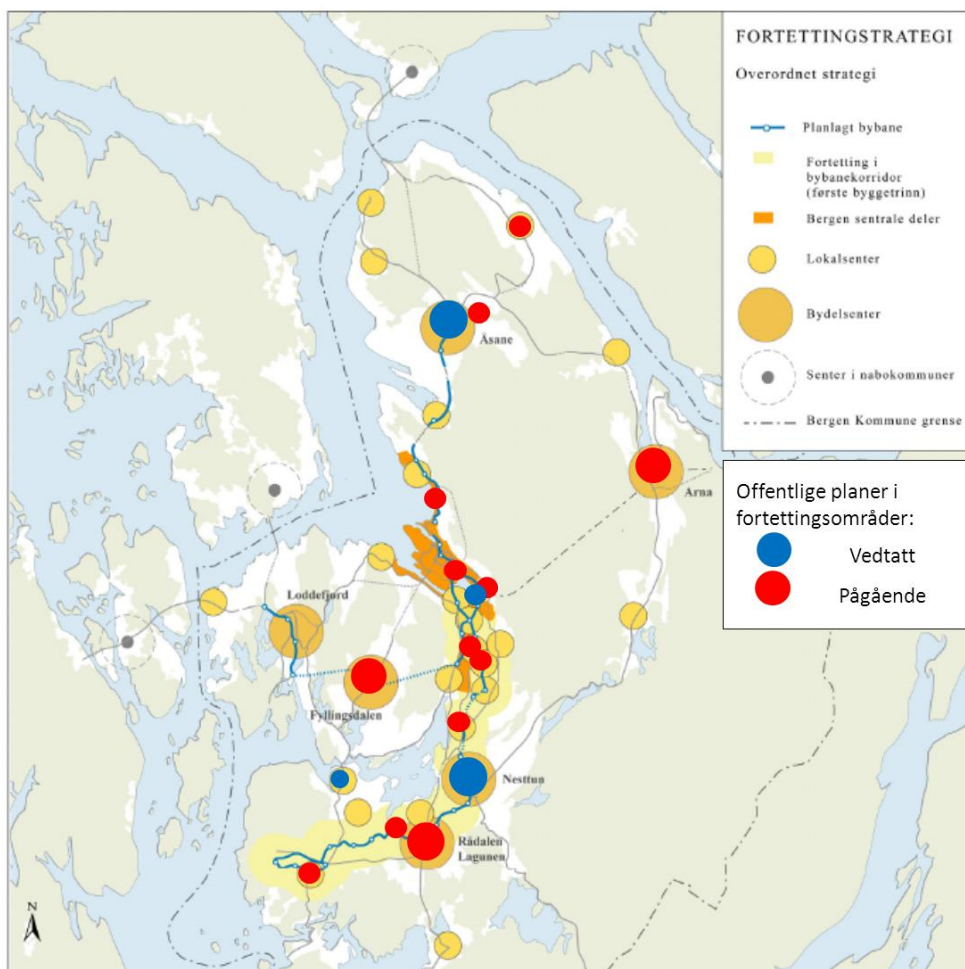
Tiltaksgruppe 3: Tiltak for ei meir berekraftig areal- og transportplanlegging

Kommuneplan for Bergen

Gjeldande kommuneplan for Bergen, Kommuneplanen sin arealdel 2006-2017, vart vedteke 25.juni 2007 og endeleg stadfesta av Miljøverndepartementet 18. juni 2010. Kommuneplanen sin arealdel 2010 (KPA 2010) vidarefører strategiane frå KPA 2006-2017 og planen vart vedteke i bystyret sommaren 2010. På grunn av attverande motsegner, er KPA 2010 unnatta rettsverknad, og ligg difor i Miljøverndepartementet for endeleg vedtak. Tidspunkt for Miljøverndepartementet sin avgjerd er ikkje kjent.

Bergen kommune har vedteke ein fortettingsstrategi som er innarbeida i kommuneplanen sin arealdel. Fortettingsstrategien går ut på at mest mogleg av bustadproduksjonen skal skje i prioriterte fortettings- og transformasjonsområder, det vil si sentrale byområder, bydelssentre, lokalsentre og bybanekorridoren. Fortettingsstrategien legg opp til at 60 % av bustadbygging skal skje i prioriterte fortettingsområder. I kommuneplanen sin arealdel 2010 er fokus på fortetting forsterka og det er ein uttalt ambisjon at minst 80 % av bustadbygging skal skje som fortetting. For å sikre fortetting opp i mot ambisjonen på 80 % er det i kommuneplanen sin arealdel 2010 vedteke at det skal utarbeidast områderegulering i senterområder (fortettingsområder). Krav til område-regulering gjer at kommunen tar eit sterkare grep om det å leggje til rette for god fortetting.

Figur 1, som tar utgangspunkt i den overordna senterstrukturen som er innarbeida i kommuneplanen sin arealdel, viser korleis Bergen kommune følgjer opp fortettingsstrategien gjennom offentlig planlegging i senterområda. Figuren viser både vedtekne og pågåande planer. I tillegg det det satt i gang arbeid med fleire private planer i fortettings- og transformasjonsområda, spesielt langs bybanetraseen.



Figur 1 Offentlege planar i forettingsområder

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Arbeidet med ein samordna areal- og transportplan for Bergensområdet er starta opp. Framlegg til planprogram for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er til politisk handsaming i januar 2013, med sikte på høyring våren 2013. Framdriftsplanen legg opp til planvedtak sumaren 2015. I framlegg til planprogram er hovudføremålet med planarbeidet definert slik:

«Regional plan for utbyggingsmønster, arealbruk og transport i Bergensområdet skal skape grunnlag for vekst og ein berekraftig og konkurransedyktig region. Samhandling på tvers av administrative grenser, sektorar og forvaltningsnivå skal fremje regional utvikling og attraktivitet. Ei konsentrert senterutvikling skal underbygge eit effektivt og miljøvenleg transportsystem med god framkome for befolkning og næringsliv. Planen skal og legge til rette for utbygging av naudsynt sosial infrastruktur».

Regionpakke Bergen

KVU for Bergensområdet tilrår etablering av ei regionpakke for Bergensområdet. Parallelt med og som ein oppfølging av KVU for Bergensområdet er det starta opp eit arbeid lokalt for å avklare innhald og organisering av ei eventuell «bypakke» i Bergensområdet, Regionpakke Bergen. Den politiske styringsgruppa for arbeidet har hatt jamlege møte gjennom heile 2012. Drøftingane har omhandla følgjande hovudtema; visjon og mål, strategiar og tiltak og finansieringsløyisingar. Det er lagt opp til fleire møter i 2013. Det er venta at regjeringsnotatet knytt til KVU for Bergensområdet og KS1, saman med framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) vil gje viktige avklaringar og føringar for det vidare arbeidet med Regionpakke Bergen. Tidspunkt for eventuell politisk handsaming av framlegg til Regionpakke Bergen er ikkje avklart.

Regional transportplan Hordaland (RTP)

I Regional transportplan Hordaland 2013-2024 (RTP) er det formulert følgjande delmål for transport i Bergensområdet. Merk at Bergensområdet her også omfattar kommunane Samnanger, Vaksdal, Osterøy, Lindås, Radøy og Meland.

Tabell 11 Mål om ny reisemiddelfordeling i Bergensområdet

Mål om endring av reisemiddelfordeling i Bergensområdet	2012	2024
Delen av reiser med privatbil skal reduserast:	64 %	56 %
Denne reduksjonen skal fordele seg på miljøvennlige transportformer som følgjer:		
Delen av reiser med kollektivtransport skal auke:	12 %	16 %
Delen av reiser med sykkel skal auke:	3 %	8 %
Delen av reiser med gange:	19 %	19 %
Anna (taxi, mc, moped m.m):	2 %	1 %
Sum	100 %	100 %

Oppfølging av desse måla vil gje ei monaleg endring i reisemiddelfordeling i Bergensområdet. Målet er i tråd med mål i belønningsavtalen. Omforma i reine trafikktal betyr denne reisemiddelfordeling at talet på bilreiser vil vera om lag det same i 2024 som i 2012. Ein auke i delen av kollektivreiser på 4 % betyr ein vekst i talet på kollektivreiser på over 50 %.

Hovudmålsetjinga er knytt til å få ein reduksjon i delen av reiser med privatbil. Korleis denne reduksjonen fordele seg på kollektiv, sykkel eller gange vil vere avhengig av den aktuelle verkemiddelbruken. I tillegg er det viktig å presisera at dette er mål for den samla reisemiddelfordeling i Bergensområdet. Det er forventa at reisemiddelfordeling vil variere frå det sentrale byområdet og ut mot ytterkantane av Bergensområdet. Delen av reiser med kollektiv og sykkel vil vere større for sentrale delar av byområdet.

Arbeidet med Kollektivstrategien

I RTP er det lagt opp til å starte opp eit arbeid med ein samla kollektivstrategi for Hordaland. Det overordna formålet er å legge til rette for at kollektivtransporten har ei tydeleg rolle i den langsiktige transportplanlegginga, og utviklinga av fylket. Inn under dette ligg det at kollektivstrategien skal:

- bidra til å etablere eit samla og heilskapleg kollektivtrafikksystem i fylket
- fungere som ei fagleg ramme for prioriteringar
- vere eit beslutningsgrunnlag i høve til å møte forventa vekst og følgje opp vedtekne mål
- konkretisere dei overordna måla, og peike på kva som må gjerast for å nå desse

Kollektivstrategien vil følgje opp vedtekne mål formulert i ulike nasjonale, regionale og lokale dokument og vedtak, som RTP og Klimaplan for Hordaland. Kollektivstrategien vil bygge på, oppdatere og vidareutvikle gjeldande strategiar og planar for kollektivtrafikken, til dømes utviklingsplan for Skyss og Bergensprogrammet.

I 2012 vart det gjennomført eit forprosjekt som definerte rammene og planar for arbeidet. Etter politisk vedtak av forprosjektet sine anbefalingar, starta prosjektet opp i desember. Prosjektet vil vektlegge politisk forankring og godt samarbeid med kommunane, vegvesenet og eventuelt andre interessentar med roller og ansvar i kollektivtrafikken. Kollektivstrategien vert lagt fram til politisk handsaming første halvår 2014.

Klimaplan for Hordaland

Klimaplan for Hordaland 2010-2020 vart vedteke i juni 2010. I medhald av plan- og bygningslova skal planen rullerast kvart 4. år. Arbeidet med rullering av planen skal starte opp våren 2013, med sikte på vedtak av planen sumaren 2014. Klimaplan for Hordaland har gjennomført og satt på dagsorden mange viktige tiltak for utviklinga av areal- og transportpolitikk i Bergensområdet. Døme på slike tiltak er initiativ til ein samordna areal- og transportplan for Bergensområdet (omtalt over), etablering av grunnleggjande infrastruktur for elbilar og endring i reisemiddelfordeling (som er følgt opp av RTP).

Plan for lokal RVU i 2013

Bergensområdet har lang tradisjon for lokale reisevaneundersøkingar. Sidan 1992 har det vore gjennomført omfattande RVU'ar kvart 8. år i området. Dette gjev oss eit svært godt verktøy til å vurdere utviklinga i transportmønsteret på ein konsistent måte. Som eit resultat av at det har skjedd mykje på transporttilbodet dei seinare åra har Bergensprogrammet beslutta å forsere neste undersøking og starte opp arbeidet med ny RVU i 2013. Dette vil bli ei undersøking etter same mal som dei tidlegare. Undersøkinga vil dekke Bergensområdet med 14 omegnskommunar. Utvalet er ca. 3 % av heile befolkninga over 13 år, dette utgjør ca. 10.000 respondentar eller ca. 36.000 turar. Undersøkinga vil vera eit viktig verktøy for å sjå på utviklingstrekk for transportmønsteret i området.

Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til meir gange/sykling

Tiltak for å sikre høgare planproduksjon

I årsrapporten for 2011 er det vist til eit planunderskot for gjennomføring av nye gang- og sykkeltiltak i Bergen. Nokre av dei viktigaste årsakene til dette planunderskotet er at mange av prosjekta går gjennom tett utbygde områder med motstridande interessegrupper og store arealkonfliktar. Konfliktnivået og det høge talet på interessantar som vert involvert i prosjekta forseinkar planprosessane, noko som set krav til stor ressursinnsats frå alle involverte partar. I tillegg krev planlegging av gang- og sykkelprosjekt i sentrale byområder ekstra grad av koordinering opp mot andre planprosessar og prosjekt. Dette har medført redusert framdrift på planprosessane i gang- og sykkelprosjekt.

For å sikre ein høgare planproduksjon og utarbeiding av fleire regulerings- og vegplaner har Bergensprogramets faggrupper blitt omorganisert. Gang- og sykkelgruppen har i større grad fått et rent mandat om å prioritere planutarbeidelse. Effekten av endringene kan det ta noe tid før man ser, ettersom mange av prosessene er krevende, og tidsmessig er omfattende.

Samanhengande gang- og sykkelvegnett

Sykelstrategi for Bergen har klåre mål om at det skal etablerast eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Bergen, og at det skal vera attraktivt og trygt å sykle for alle. Eit viktig mål er å få fleire til å velja sykkel som transportmiddel framfor bil. Tiltak for transportsyklistane skal prioriterast fordi det gjev størst gevinst i høve til miljø og helse.

I arbeidet med etablering av gang- og sykkelveggar er det særleg fokus på å få godkjente reguleringsplanar på dei strekningane kor sykkel kan gi størst effekt knytt til overgang frå bil til sykkel. I planlegginga vert det fokusert på å sjå lengre strekningar under eit og på å integrere planlegginga av sykkelveggar i andre veg- og kollektivprosjekt. Sykkelprosjekt i Bergen kommune går fram av Bergensprogrammet sin handlingsplan for sykkel (2010-2013) og av byggjeprogrammet til Bergensprogrammet. Viss nokre planprosessar stopper opp eller det skjer andre endringar skal det vurderast om det skal startast opp arbeid med andre strekningar.

Bergensprogrammet prioriterar utbetring på fem hovudsykkelruter som inngår i hovudrutenettet for transport-syklistar.

- Landåsruuten (Birkelundsbakken – sentrum)
- Fjøsangerruten (Fjøsangerkrysset – sentrum)
- Sandviksruten (fra Handelshøyskolen – sentrum)
- Laksevågruten (Nygård – sentrum)
- Fyllingsdalsruten (Oasen – Bergen sentrum)

Tabell 12 Etablerte gang- og sykkelveggar

Tiltak	Kommentar	Status
Gang- og sykkelveg Kronstad	Det er etablert 0,38 km ny gang og sykkelveg mellom St. Halvardsvei og Inn-dalsveien. Prosjektet er en viktig gang-forbindelse til bybanestoppet.	Etablert 2011*
Dolvik-Sandeide	I forbindelse med Ringveg vest er det etablert 1,9 km gang- og sykkelveg fra Dolvik til Sandeide.	Etablert 2011*
Solheimsgaten sør	Det er etablert et 0,3 km langt sykkelfelt med kantstein i granitt og fortau er oppgradert i Solheimsgaten, sør for Michael Krohns gate.	Ferdigstilt i 2012.
Nordåsstraumen bru	Det er lagt bedre til rette for gående og spesielt syklende, ved at dekket på Nordåsstraumen bru er tilpassa og gjort	Ferdig 2011/2012.

	meir skli- og fallsikkert.	
Sykkelfelt Loddefjorddalen	Tiltaket har gitt eit nytt tilbod for syklistar mellom bustadområder i Olsvik og Skålevik og senterområdet ved Vestkanten. I tillegg gjev sykkelfeltene ei ny kopling til Loddefjord kollektivterminal.	Ferdig november 2012
Sykkelfelt i Lyderhornsveien, Kjøkelvikveien til Iskanten		Ferdig innan kort tid
Sykkelveg med fortau i Møllendalsveien	Sykkelveg med fortau frå Strømmen til Møllendalsveien.	Arbeidet starta opp i 2012.
Sykkelveg med fortau i Sandslivegen	Ved Skranevatnet skule til Sandslåsen. I regi av Statoil.	Pågåande arbeid.
Sykkelfelt i Lars Hillesgate	Tiltaket er ein del av hovudrutenettet for sykkel mot sør og inneberer ei vidareføring av sykkelfelta i Lars Hillesgate, frå Agnes Mowinkelsgate til Rasmus Meyers samlingar.	Arbeidet starta opp i 2012. Tiltaket skal vere ferdig innan 31. desember 2013.
Gang- og sykkelveg frå Fana Blikk til Harald Skjoldsveg.	150 meter med gang- og sykkelveg.	Midlertidig opna i 2012. Ferdig 2013.
Gang- og sykkelveg langs Apeltunvatnet	165 meter med gang- og sykkelveg.	Ferdig 2012.
Gang- og sykkelveg på Osbanen frå Lundhaugvegen til Nestunbrekka.	400 meter med gang- og sykkelveg. Prosjekt om inngår i bybane utbyggingen (byggetrinn 2 Nestun – Rådal).	Ferdig 2012.

* Ikkje med i rapporteringa for 2011.

Innfartsparkeringsplassar for sykkel

I samband med opprusting av Bergen busstasjon er det lagt til rette for etablering av 110 plassar for sikker sykkelparkering. Desse vert opna i februar 2013. I tiltaksplanen er målet for 2012 etablering av 230 nye innfartsparkeringsplassar for sykkel. Tabell 13 gir ein oversikt over talet på innfartsparkeringsplassar for sykkel og viser at målet frå tiltaksplanen er nådd.

Tabell 13 Innfartsparkeringsplassar for sykkel i

Tal plassar	Tiltak	Status
110	Sikker sykkelparkring på Bergen busstasjon	Opnar februar 2013.
226	Sykkelparkering knytt til 2. byggjetrinn av Bybanen Nestun – Lagunen	Ferdig 2012

Drift og vedlikehald

Regional Transportplan Hordaland, vedteke i fylkestinget i desember 2012, har følgjande strategi for drift og vedlikehald av gang- og sykkeltiltak: «*Drift og vedlikehald av viktige gang- og sykkelstrekningar må prioriterast høgare og samordnast betre, uavhengig av vegeigar (riksveg/fylkesveg/kommunal/privat)*». For kontraktsområde Stor-Bergen er det gjort ein del endringar i høve til driftsansvar som følgjer opp strategien frå RTP. Det er no ein kontraktshavar / entreprenør som har ansvaret for eitt kontraktsområde, uavhengig av vegeigarfunksjonen. Slik vert infrastruktur for gang- og sykkel i større grad drifta som eit samanhengande system, utan synlege driftsskilnader ved overgang mellom til dømes riksveg og fylkesveg.

Mobilitetsrådgjeving

Mobilitetsrådgjeving er eit «mjukt» verkemiddel som skal bidra til at folk får auka sin bevisstheit kring sine reiser og val av transportmiddel. Dette skjer ved å påverke dei reisande sine haldningar, vurdere organisatoriske tiltak og legge til rette for andre transportmåtar enn bruk av eigen bil. Konkret vert det oppretta samarbeidsrelasjonar mellom ulike aktørar, som til dømes offentlege etatar, skoler, private bedrifter og fagforeiningar. Døme på aktuelle aktivitetar er kampanjar retta mot bestemte grupper (t.d. bedrifter på Kokstad/Sandsli) og å leggje til rette for bruk av sykkel (parkering, tilbod om dusj/garderobe og reparasjon av sykkel).

Det er vedteke å lyse ut ei 3-årig prosjektstilling som er øyremerka dette arbeidet.

Spontan samkøyring

"Spontan samkøyring" er eit prosjekt som har som målsetting å få fleire til å køyre saman og såleis utnytte den ledige seteplassen som er i privatbilane, samt offentlig transport og taxi. Det er eit verkemiddel for å fremme miljøvennlige reiser, redusere køar, samt spare tid og kostnader i Bergensområdet. I rush-tida er det i gjennomsnitt berre 1,15 personer per bil og i løpet av eit døgn vert den einskilde bil nytta omlag 1 time totalt. Sak om «Spontan samkøyring» vart handsama av fylkesutvalet i juni 2012, og her vart det vedteke fylkeskommunal deltaking i prosjektet med totalt 3 mill. kr.

Løysinga inneber at smart-telefonen koplur saman sjåfør og passasjer via ein samkøyringsapplikasjon. Ein slik applikasjon¹ blir no testa blant 9 bedrifter i Kokstad/Sandsli-området og omlag 500 passasjerar og sjåførar er med i testen. I prosjektet «Spontan samkøyring» er ein nyskapande norsk applikasjonsløysing kalla «Hent meg» under utvikling. Brukarane av «Hent meg» skal på sikt få informasjon om ulike reisealternativ og slik kunne velje det som passar best der og då. Det er stor interesse for prosjektet både i inn- og utland. Etter planen skal «Hent meg» kunne nyttast fullt ut av alle i Bergensområdet hausten 2014. Løysinga vil vere enkel i bruk og rimeleg både for offentlig sektor og for trafikantane.

Måloppnåing i avtaleperioden

Her følgjer ein presentasjon av status for trafikktutviklinga jamfør effekt mål 1 og 2 og tal som viser utviklinga i talet på kollektivreiser i 2012. Tala viser status før dei sentrale restriktive tiltaka i tiltaksplanen er gjennomført. Biltrafikken i bompengeringen har auka (effekt mål 1). Trafikken inn mot sentrum er mindre i 2012 enn i 2010, men tala viser at det har vært ei auke i den sentrumsretta trafikken frå 2011 til 2012. Veksten i talet på kollektivreisande held fram.

Avtalen mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Samferdselsdepartementet legg til grunn at det skal: «*fattast vedtak om bruk av restriktive virkemidlar som er eigna til å redusere biltrafikken og auke bruken av alternative virkemidlar*». Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune støttar seg til dei berekningane som Statens vegvesen har gjennomført i samband med ny bompengesøknad, som viser at effektmåla i belønningsavtalen vil bli nådd ved dobling av takstane. Vegdirektoratet sine vurderingar, i brev datert 4. mai 2012, støttar opp under dette. Det er vår vurdering at dette tiltaket, saman med andre tiltak i tiltaksplanen, vil gjere det mogleg å nå dei effektmåla som er sett i avtalen.

Samferdselsdepartementet etterspurde i brev datert 31. oktober 2012 ei stadfesting på at Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune er villige til og sete i verk ytterlegare tiltak dersom måla i avtalen ikkje vert nådd med vedtekne tiltak. Som omtalt i brev datert 31. oktober 2012 er Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune budd på å revidere tiltaksplanen i avtalen dersom trafikktutviklinga i Bergensområdet avvik frå effektmåla etter at effekten av allereie vedtekne tiltak er kjent. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom belønningsavtala forplikta seg slik tabell 14 viser.

Tabell 14 Belønningsavtalen og ansvar

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har gjennom belønningsavtalen forplikta seg til å:	Status	
Sende årleg rapportering til Samferdselsdepartementet.	Årsrapport 2012.	✓
Fastsetjing av tiltaksplan for 2011-2014.	Vedteke i fylkesutvalet og byrådet november/desember 2011.	✓
Politiske vedtak om bruk av restriktive virkemidlar innan utgangen av 2011 og lovnad om ytterlegare tiltak dersom tiltaka ikkje fører til måloppnåing.	Vedtak om auke av bompengetakstane, kontinuerleg arbeid for sambruksfelt og brev datert 31. oktober 2012 med stadfesting om ytterlegare tiltak.	✓
Effekt mål 1: Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auke i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.	Vil bli oppnådd.	✓
Effekt mål 2: Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i perioder med stor andel av arbeidsreiser reduserast med 5 % i 4 års perioden.	Vil bli oppnådd.	✓

Effekt mål 1

Den samla biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikkje auke i avtaleperioden sjølv om befolkninga og/eller talet på arbeidsplassar aukar.

Trafikken i bompengeringen er 1,5 % høgare i 2012 enn i 2011 (ÅDT vekst på 2192). Veksten er størst for bomstasjonane Ringveg vest Dolvik/Straume bru og Fjøsanger. Målt mot 2010 er veksten 3,7 %, ein auke i ÅDT på 5171, nesten heile veksten er i sør og vest. Frå nord har ÅDT talet berre auka med 370 frå 2011 til 2012. ÅDT i bompengeringen er 5171 for høg i 2012 i høve til effekt mål 1, målt ved utgangen av november 2012 og 2010. Det betyr at det passerer over 5000 «for mange» bilar per dag gjennom bomstasjonane, sett i høve til målsetjinga. 93 % av denne "for mykje trafikken" kjem i sør og vest.

Tabell 15 viser samla biltrafikk i bompengeringen for 2010, 2011 og 2012 og prosentvis endring frå 2011 til 2012 og frå 2010 til 2012.

Tabell 15 Trafikkutvikling jamfør effektmål 1

ÅDT Bergen 2010-2012							
Bomstasjon	2010	2011	2012	Endring 11 -12	Endring 10-12	Endring 11 - 12, i %	Endring 10-12 i %
ÅDT alle bomstasjonane	141 599	144 578	146 770	2192	5171	1,52 %	3,65 %

Effektmål 2

Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i periodar med stor andel av arbeidsreiser reduserast med 5 % i 4 års perioden.

HFk har tidlegare rapportert sentrumsretta trafikk målt i ÅDT i rushtida. Effektmål 2 i avtalen handlar om andel arbeidsreiser mot Bergen sentrum. Vi finn det difor meir korrekt å nytta yrkesdøgntrafikk (YDT) i rushtida som måleining for arbeidsreiser. Sentrumsretta trafikk målt i YDT er 1,3 % lågare i snitt per 2012 enn 2010, men trafikken er 1,5 % høgare i snitt i 2012 enn i 2011.

Tabell 16 viser biltrafikken inn mot Bergen sentrum i perioder med stor andel arbeidsreiser for 2010, 2011 og 2012 og prosentvis endring frå 2011 til 2012 og frå 2010 til 2012.

Tabell 16 Trafikkutvikling jamfør effektmål 2

YDT Bergen 2010- 2012							
Sentrumretta rushtrafikk per teljestasjon	2010	2011	2012	Endring 11 -12	Endring 10-12	Endring 11 - 12, i %	Endring 10-12 i %
Sum sentrumsretta trafikk	14023	13635	13841	205	-182	1,50 %	-1,30 %

Påstigningar på buss og bane

Passasjerveksten på buss og bane har halde fram. For Bergen var talet på påstigningar på 41,1 mill., ei auke på 7,8 prosent frå 2011 og ei auke på 28,5 prosent frå 2010. 2012 har vore eit godt driftsår for Bybanen. Til dagleg reiser i snitt om lag 21 800 passasjerar med bybanen mellom Byparken og Nesttun, og totalt har Bybanen hatt 7,9 mill. påstigande i 2012, noko som er ei auke på 13 prosent frå 2011. Dette inneber at veksten for Bybanen har gått noko ned frå i fjor, men er framleis på eit svært høgt nivå. Den høge veksten frå 2010 til 2011 må sjåast i lys av at normal drift av bybanen starta opp i juni 2010.

Bybanen har køyrt med 5 minutt frekvens i rushtida i heile 2012. Fylkestinget vedtok i april å utvida ruteproduksjonen for Bybanen, og Bybanen har frå hausten 2012 auka frekvens på dagtid laurdagar frå 10 minutt til 5 minutt frekvens. Bybanen har hatt særleg mange reisande i rushtrafikken morgon og kveld, og i snitt er det 21 844 reisande på Bybanen kvar dag.

Hordaland fylkeskommune har ikkje tal som er korrigert for auke i ombordstiging. Det er derimot ikkje gjennomført endringar i ruteopplegg som førar til endringar i tal på ombordstiging i 2012. Det betyr at auken i talet på påstigningar frå 2011 til 2012 skuldast auke i talet på reisande.

Når det gjeld billettinntektene så viser tala for buss og bybane billettinntekter på 531,4 mill. kroner, som inneber ein auke 7,9 prosent frå 2011. Isolert for Bergensområdet var det ein vekst på 8,3 prosent.

Tabell 17 viser tal påstigningar i Bergen og Bergensområdet, fordelt på buss og bybane for årene 2010, 2011 og 2012 (påstigningstala er oppgjeve i heile 1000).

Tabell 17 Utviklinga i talet påstigningar for buss og Bybanen

Påstigningar for buss og Bybanen	2010	2011	2012	Endring i % frå 2011-2012	Endring i % frå 2010-2012
Buss	24 175	25 197	26 793	6,3	10,8
Bybanen	2 896*	7 060	7 994	13,2	176*
Bergen	27 071	32 257	34 787	7,8	28,5
Fjell, Askøy og Os (Vestpakken)	5 250	6 225	6 403	2,8	21,9
Bergensområdet	32 321	38 482	41 190	7,0	27,4

* Bybanen starta opp juni 2010.