

# Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet

## Årsrapport

31. januar 2016



## Innhold

<b>På rett veg - måloppnåing i 2015.....</b>	<b>2</b>
<b>Bruk av belønningsmidlar i 2015 .....</b>	<b>4</b>
1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel .....	4
2. Utvikling og styrking av kollektivtilbodet.....	5
3. Terminalar og knutepunkt – stamlinene.....	5
4. Framkomsttiltak for buss – stamlinene .....	6
5. Sykkeltiltak .....	6
6. Gangetiltak .....	8
7. Miljøtiltak .....	8
<b>Plan for bruk av midlar 2016 .....</b>	<b>10</b>
1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel .....	10
2. Utvikling og styrking av kollektivtilbodet.....	11
3. Terminalar og knutepunkt – stamlinene.....	12
4. Framkomsttiltak for buss – stamlinene .....	12
5. Sykkeltiltak .....	13
6. Gangetiltak .....	14
7. Miljøtiltak .....	14
<b>Oppfølging av tiltaksplanen .....</b>	<b>15</b>
1. Tiltak for å redusere personbiltransporten .....	15
2. Tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og kapasitetssterk.....	16
3. Tiltak og strategiar for meir berekraftig areal- og transportplanlegging .....	17
4. Tiltak for å bidra til å auke delen av reiser med sykkel og gange .....	18
5. Tiltak for å redusere luftforurening.....	18

# På rett veg - måloppnåing i 2015

I brev av 02.09.2014 inngjekk Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune avtale med Samferdseldepartementet om tildeling av midlar frå *Belønningsprdnngen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2015 – 2018*.

Målsettinga for perioden er:

## Nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i perioden 2015 - 2018.

Dette nullvekstmålet skal nås gjennom kollektivtransportfremjande tiltak, arealpolitiske verkemidlar og restriktive tiltak for personbiltrafikken.

Frå 2015 har Samferdselsdepartementet bedt om følgjande rapportering av trafikktal frå Bergen:

- Personbiltrafikken i bomstasjonane i 2014 og 2015.
- Personbiltrafikken i strategisk plasserte målepunkt i 2014 og 2015. Byområdet vert bedt om å beskriva status på etablering av målepunkta i dag og om en saknar målepunkt for å gje eit representativt bilete.

I den nye avtalen er det lagt opp til at personbiltrafikken skal målast ved ein trafikkindeks som skal bereknast med utgangspunkt i strategisk plasserte målepunkter og gjennom plasseringar i bompengeringen for lette køyretøy. Referanseåra er 2014 og 2015. Det er Statens vegvesen som har ansvaret for etableringa av trafikkindeksen, og plasseringa av målepunkta skal skje i samarbeid med dei. Nokon av indekspunkta er etablert, men forseinkingar i arbeidet gjer det vanskeleg å gi korrekte tal for nemnde referanseår. I rapporten har en difor valt å vise trafikktutviklinga basert på tal frå bomstasjonane.

Trafikktal i Statens vegvesen sine målepunkt ved bomstasjonane:

ÅDT BERGEN 2010- 2014								
Bomstasjon	2015	2014	2013	2012	2011	2010	Endring 14 -15	Endring 14 - 15 i %
Kalvarbakken	3211	3285	3433	3538	3524	3732	-74	-2,25 %
Gamle Nygårdsbro (Florida)	3188	3252	3253	3160	3058	2508	-64	-1,97 %
Gravdal	19734	19155	19211	19368	18856	18 489	579	3,02 %
Lørvstakkstunnelen (Fyllingen)	7552	7638	7883	8203	8364	8246	-86	-1,13 %
Sandviken	28061	27768	27 611	27 378	27 279	27 008	293	1,06 %
Gyldenpris	3925	4067	4215	4303	4258	4256	-142	-3,49 %
Nye Ngårdsbrua*	27007	27196	27 461	27 573	26 925	26 955	-189	-0,69 %
Michael Krohngt.	8520	8675	8612	9128	9215	8824	-155	-1,79 %
Fjøsanger	22387	22484	22 545	22 365	21 526	20 837	-97	-0,43 %
Ringveg vest Dolvik/Straumbro	10883	10452	11 313	11 735	11 215	10 350	431	4,12 %
Damsgårdsveien (Kommunal vei)	1036	886	797	775	1087	874	150	16,93 %
Nattland	5136	5251	5344	5439	5466	5492	-115	-2,19 %
Storetveit	3710	3737	3757	3805	3805	4028	-27	-0,72 %
<b>ÅDT alle bomstasjonane</b>	<b>144 350</b>	<b>143 846</b>	<b>145 435</b>	<b>146 770</b>	<b>144 578</b>	<b>141 599</b>	<b>504</b>	<b>0,35 %</b>

\* Talet for Nye Nygårdsbrua i 2015 er berekna, grunna kluss med teljeapparatoren.

Samla biltrafikk målt i teljepunkt ved bompengeringen i Bergen er 0,35% høgare i 2015 enn i 2014. Tungtrafikken utgjer en like stor del i 2015 som i 2014 med 8,3% av passeringane. Årsdøgntrafikk (ÅDT) for lette køyretøy er 132 358 i 2015 mot 131 897 i 2014. Det er ein auke på 461 (+0,35%).

## Satsing på utsleppsfri bilpark

Ei forklaring på trafikkveksten, er auka bruk av elbil. Det er ei nasjonal målsetting at 200 000 selte bilar innan 2020 skal vere el-bilar. For å bidra til å nå dette målet har Hordaland fylkeskommune tatt initiativ til etablering av ladestruktur for el-bilar og hybridbilar i heile fylket. Ved utgangen av september 2015 var over 10 600 el-bilar registrert i Hordaland. Veksten har vore omfattande, og dette gir og utslag i bompengeringen. Tal frå BT Signal AS og Bergen Bompengeselskap AS, syner at veksten i elbilpasseringar er langt større enn trafikkveksten generelt. I 2014 var talet på elbilpasseringar i bompengeringen omlag 1,57 mill. dvs. omlag 3% av totalpasseringane. I 2015 var talet 3,13 mill. , dvs. at el-biler utgjorde omlag 6% av passeringane i bompengeringen.

## Passasjerstatistikken for kollektivreisande

Talet for påstigande passasjerar på buss og bane for 2015 er diverre ikkje klar før i midten av februar. Dette skuldast usikre registreringar som krev ekstra kvalitetssikring og passasjerteljingar. Tala vil bli ettersendt så raskt som mogleg.

## Forventa utvikling

Samferdselsdepartementet har bedt om vurdering av endringar i verkemidla sett i samanheng med målet for avtaleperiode. Eit av dei større tiltaka i 2016 er innføringa av tidsdifferensierte bompengesatsar frå 1. februar. Vidare skal sambruksfeltet på Fjøangervegen etter planen opnast 09. Mars. Dette er viktige tiltak som saman med andre verkemidlar er venta å gi reduksjon i biltrafikken dei komande åra. Det er difor ikkje vurdert som naudsynt å revidere tiltaksplanen for å sikre måloppnåing i avtaleperioden no.

# Bruk av belønningsmidlar i 2015

Tabellen under gir ein samla oversikt over fordeling og bruk av midlar for 2015. Totalt er det løyva 184 mill. kr. i belønningsmidlar for dette året. Dette inkluderer også tilleggsbevilling til busstiltak på 45 mill. kr som vart tildelt etter søknad datert 26.08.2015. I tillegg vart det overført 19,9 mill kr. i ubrukte midlar frå 2014 til 2015. Tildelinga av midlar for 2015 kom seint på hausten og difor er ein del av desse ikkje nytta ved årets slutt. Midlane er overført til bruk i 2016. Ved utgangen av 2015 er 132 227 mill kr av tildelte belønningsmidlar ikkje nytta. Sjå «Plan for bruk av midlar i 2016» for informasjon om planlagd bruk av desse midlane.

Det årlige Plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet viser fordeling av midlar på plan- og byggeprosjekt i 2015. Tildelte belønningsmidlar er brukt som delfinansiering av totalramma for de ulike programområda. Teksten under tabellen gir en meir detaljert oversikt over kva midlane er brukt til innanfor kvart tiltaksområde.

Tall i mill. kr.

	Ubrukte midlar per 01.01.2015	Løyving 2015	Brukte midlar 2015	Ubrukte belønningsmidlar per 1.1. 2016
Planmidlar; bybane, buss og sykkel		40,0	0	40,0
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet		90,0	31,0	59,0
Terminalar og knutepunkt – stamlinene	19,9	20,0	37,9	2,0
Framkomsttiltak for buss på stamlinjene		25,0	0	25,0
Sykkeltiltak		5,0	1,3	3,7
Gangetiltak		2,0	0	2,0
Miljøtiltak		2,0	1,5	0,5
Sum belønningsmidlar	19,9	184,0	71,7	132,2

## Tiltak:

### 1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel

Midlane for 2015 vert overført til 2016.

## 2. Utvikling og styrking av kollektivtilbodet

### Styrka rutetilbod

Dei siste åra er det gjennomført store endringar i kollektivnettet i Bergen. Mest omfattande er omlegging av busslinjenettet og bybane til Nesttun og Lagunen. Det har særleg vore fokus på å styrke rutetilbodet i stamlinjenettet og på strekningar i Bergensområdet med stort passasjergrunnlag.

I 2015 er det ikkje gjort større endringar i rutetilbodet, men lagt vekt på vidareføring og drift av tiltak som allereie er sett i verk med tidlegare belønningssmidlar. Vidare er det nytta ressursar til planlegging og utgreiing av nye tiltak som vil styrke tilbodet og auke kapasiteten i kollektivtrafikken.

I tråd med «Kollektivstrategi for Hordaland» som vart vedteke av fylkestinget i Hordaland i juni 2014, er det arbeid vidare med å utvikle regionstamlinjer i hovudkorridorane mellom Bergen sentrum og regionsenter rundt Bergen. Regionstamlinje for nord-korridoren, mellom Knarvik og Bergen, har vore først ut. Det er no utarbeidd eit overordna rutetilbod, som etter planen skal setjast i drift frå hausten 2016.

### Marknadsføring og informasjon

I samband med innføring av tidsdifferensierte bompengar er det sett i verk ei rekkje informasjonstiltak hausten 2015. I tillegg til informasjon om nye rutetider på plakatar, rutehefter og skyss.no, er det nytta fleire ulike marknadsføringskanalar og medium for å førebu og informere dei reisande om auken i tilbodet.

## 3. Terminalar og knutepunkt – stamlinene

### Opprusting haldeplasser (pågåande)

Det er satsa stort på generell opprusting og universell utforming av haldeplassar og endehaldeplassar langs stamlinjene. Oppgradering av haldeplasser inkluderer nødvendig fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon for dei reisande. Innføring av sanntidsinformasjon i kollektivtrafikken i Hordaland vert utført av Hordaland fylkeskommune v/Skyss. Den delen som går på fysisk tilrettelegging på haldeplassane, mellom anna framføring av strøm, vert finansiert over Bergensprogrammet. Det har vore stor aktivitet og mange haldeplasser er rusta opp og bygd om dei siste åra. Motivasjonen for satsinga er både å auke kvaliteten for de reisande, samt å redusere reisetida og gjere kollektivnettet enklare å drifte.



Bilde: Opprusting av haldeplass ved Lyngbø.  
Foto: Elisabeth Langeland Marte

## **Innfartsparkering**

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der Bergen kommune sa seg einig i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. I Bergen blir det arbeida med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). I påvente av endeleg trase for Bybanen blir det også jobba med mellombelse løysingar for innfartsparkering i Åsane. Her er det aktuelt med både leigde og plasser i offentleg eie.

I tillegg til vidareutvikling av tilbodet om innfartsparkering blir det også arbeidet med ein mogleg betalingsløysning for innfartsparkering.

Det tas sikte på å etablere parkeringsløysingar for sykkel ved dei støste kollektivknutepunkt i Bergensområdet. Dette arbeidet har starta ved fleire av anlegga, og opning av desse vil finne stad i 2016.

## **4. Framkomsttiltak for buss – stamlinene**

### **Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fyllingsdalsveien, Allestadveien – Skarphaugen**

Reguleringsplan for tiltaket ble godkjent i bystyret våren 2013 og tiltaket ble prosjektert og lyst ut frem til arbeidet starta opp i august 2015. I 2016 vil arbeidet med å etablere eit nytt 1100 meter langt kollektivfelt på strekninga frå Allestadveien til Skarphaugen pågå for fullt. Tiltaket vil gi auka attraktivitet både for kollektivtilbodet og for gåande og syklende i området og er ein del av prosjektet for samanhengande kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen.



Foto: Elisabeth Langeland Matre

## **5. Sykkeltiltak**

### **Sykelveg med fortau i Fabrikkgaten**

Tiltaket opna 16. desember 2015 og utgjør ein viktig tverrforbindelse øst-vest for sykkel i Bergensdalen, og koplar hovudruta frå sør mot Høyskolen på Kronstad og Haukeland sjukehus. Tiltaket består av ny sykkelveg med fortau på 400 meter i Fabrikkgaten mellom Kanalveien og Inndalsveien. Som ein del av tiltaket er haldeplass for buss oppgradert.

### **Sykel veg med fortau langs Bybanen byggetrinn 3 fra Lagunen til Flesland**

Det er etablert nytt tilbod med sykkelveg med fortau langs Stensvikvegen, Ytrebygdsvegen og parallelt med bybanetraséen mellom Lagunen og Flesland med opning 16. desember 2015. Det 4 km lange strekket gir eit nytt tilbod for gåande og syklende langs Stensvikvegen og mellom Sandsli, Kokstad og Birkelandsskiftet. Som del av prosjektet er det etablert ein kombinert bybane- og sykkel tunnel på 120 meter som er den første av sitt slag i Norge. Det er også etablert tre nye gang- og sykkelbruar som del av dette tiltaket.

## Sykkelveg med fortau og gang- og sykkelveg langs Liavatnet og som del av Ringveg vest byggetrinn 2

Tiltaket utgjør ein del av hovudsykkelruta frå Bergen sentrum mot Bergen vest, Askøy og Sotra. Det er bygget totalt 2,1 km sykkelveg med fortau og gang- og sykkelveg som ein del av prosjektet.

## Sykkelfelt i Lyderhornsveien på strekningen Nygård-Lyngbø åpnet juni 2015

Prosjektet resulterte i eit nytt sykkeltilbod på strekninga mellom Bergen sentrum, Laksevåg og Bergen vest. Denne strekninga er en viktig del av tilbodet på Laksevågruta



Høgtideleg opning av sykkelsjef Einar Grieg, byråd Henning Warloe og fylkesvaraordførar Mona H. Hellesnes  
Foto: Elisabeth Langeland Matre

## Sykkelparkeringshus i sentrum opna juni 2015

Det er etablert to nye sykkelparkeringshus, eit på Nøstet og et ved Bergen rådhus. Kwart av sykkelhusa har plass til 48 sykklar i 2 etasjar og utgjør ein vesentleg auke i tilbodet av sikker sykkelparkering i Bergen sentrum.

## Sykkelteljarar med grafisk visningssøyle

I 2015 opna sykkelteljarar på Gamle Nygårds bru og i Sandviken. Teljarane er sett opp for å kartlegge sykkeltrafikken i retning sentrum. Tavlene gir informasjon til forbigpasserande om talet på syklande i løpet av dagen, samt det totale talet på syklande hittil i år.

## Møllendalsveien

Det er etablert ca. 250m sykkelveg med fortau i Møllendalsvegen. Strekninga er første del av gjennomføringa av Møllendalsvegen vest, som totalt skal gi nesten 1 km med nytt gang- og sykkelanlegg. Tiltaket bind saman mellom anna SIBs studentbustader og deler av Høyskolen i Bergen med eksisterande gang- og sykkelsystem frå Danmarks plass til Kronstad og mot Sentrum.

## Skilting/ oppmerking i sentrale strøk

Det er gjennomført skilting og merking av ein rekke sykkelruter i sentrale strøk. Dette vil være ein kontinuerleg oppgåve.

Foto: Elisabeth Langeland Matre





## 6. Gangetiltak

Gang- og sykkelgruppa i Bergensprogrammet jobbar kontinuerlig med å legge til rette for mjuke trafikantar i Bergen. I 2015 er det ikkje etablert nye anlegg som berre er retta mot gåande. Det blir difor vist til rapporteringa under punktet over «5. Sykkel». Sykkelveg med fortau gir eit sikkert og attraktivt tilbod både til gåande og syklende, og dei aller fleste anlegga som vart opna i 2015 gav også eit tilbod til gåande.

## 7. Miljøtiltak

### Vidare satsing på trolleybuss

Trolleybuss-teknologien gir svært god miljøeffekt, og i Bergen finn vi Norge sin einaste trolleybusslinje som framleis er i ordinær drift. Det har vore uvisse knytt til framtida for trolleybussane på linje 2, men den 10. Mars 2015 vedtok Fylkestinget å inngå avtale om kjøp av infrastruktur knytt til trolleybussdrifta i Bergen. Dette skjedde på bakgrunn av fylkesutvalet sitt vedtak om vidare satsing på trolleybuss. Kostnadsramma var sett til 19 mill kr. Fylkesrådmannen skal også utreie ein mogleg forlenging av trolleybusslinjer mot Sædalen, Nesttun og Laksevåg, samt om det er mogleg å kombinere trolley med batteridrift. I denne samanheng må det merkast at trolley er den einaste *utprøvde* nullutsleppsteknologien. Batteriteknologi, superkondensatorer og brenselcelledrift er alle teknologiformer som er under utvikling.

### Sykelbyen Bergen

Bergen er ein del av «Sykkelbynettverket» og målet er å auke sykkelandelen ved bruk av meir «mjuke» verkemiddel, som kampanjar, markeringar og arrangement, samt bruk av sosiale mediar. I 2013 fekk Bergen sin eigen sykkelsjef som skal vere pådrivar og koordinator for å sikre framdrift i arbeidet med å styrke Bergen som sykkelby. Sykkelsjefen leiar arbeidet i «Sykkelbyen Bergen», som er eit samarbeid mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Sykkelbyen Bergen deltok i 2015 på mellom anna opning av to nye parkeringshus, opning av sykkelparkering ved Universitetet i Bergen og sykkelfelt i Kringsjøvegen. Vidare vart kring 20 kantar senka etter tips frå brukarar for å gje syklistane betre framkome. Slike enkle tiltak betyr mykje for syklistane og kantprosjektet blir det difor satsa vidare på. I tillegg jobbar sykkelbyen Bergen med ein rekkje andre tiltak, der stikkord er lykt-aksjon, bedriftsbesøk og prøvekjøring av el-syklar i samarbeid med Naturvernforbundet.

Med sykkelsjefen i spissen er Sykkelbyen Bergen ein synleg aktør i arbeidet med å promotere sykkel som transportmiddel. I 2015 har det vore særleg fokus på å finne gode samarbeidsarenaer med andre aktørar som og jobbar for å auke sykkelandelen i Bergen. Sykkelbyen Bergen inngikk i 2015 er tett samarbeid med «sykle til jobben» -aksjonen, og betalte deltakaravgift for alle innbyggjarane i Bergen. Dette medførte ein formidabel auke i talet på deltakarar, frå 380 til 2600. Denne ordninga vil bli vidareført i 2016. Det vart i 2015 arrangert gratis sykkelservice i fleire av bydelane i Bergen. Dette er eit av mange tiltak Sykkelbyen Bergen vil gjennomføre i 2016. Sykkelbyen Bergen er også ein viktig aktiv aktør i media og initierer saker og stiller opp på førespurnad.

### Grønt energipunkt Danmarks plass

«Grønt energipunkt Danmarks plass» opna 19. januar 2015, med 10 DC hurtigladarar på 50kW og 4 AC fleksiladepunkt på opptil 22 kW. Plassen har lenge hatt status som den største multistandard hurtigladestasjonen i verda. «Grønt energipunkt Danmarks plass» har frå starten vore planlagt for ei utviding av hurtigladetilbodet opp til 21 ladepunkt, hydrogenfyllstasjon og synleggjering av andre typar grøn mobilitet. Hordaland fylkeskommune arrangerte ein open plan- og designkonkurranse om utforminga av plassen inklusive alle planlagde tilbod. Hausten 2015 inngjekk Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune avtale om bygging av «Mobilpunkt Danmarks plass», basert på mellom anna belønningssmidlar. Mobilpunktet vil tilby elbilar i bildeling, samkjøringshaldeplass, sykkelparkering samt eit informasjonstilbod til publikum om

kollektivtrafikk og grønne reisemåtar. Samstundes arbeidde Greenstat/CMR Prototech vidare med planane om hydrogenfylllestasjon, og sendte søknad til Enova i november 2015. Det ligg no an til at byggetrinn 2 på plassen vil omfatte både mobilpunkt og hydrogenfylllestasjon, og dette vert lagt til grunn i oppdraget med prosjektering som vert gitt til vinnaren av arkitektkonkurransen.

### **Europeisk mobilitetsveke (EMU)**

EMU vert arrangert kvart år frå 16. til 22. september, og har som mål å oppmode lokale myndigheter over hele Europa til å innføre og støtte bærekraftige transportformer. I 2015 var temaet «Velg rett reisemix», og EU-kommisjonen la opp til å fokusere på bruk av ulike transportformer og kombinasjon av desse. Intelligente transportsystem (ITS) gjer det enklare å samordne ulike reisekombinasjonar i nettbaserte bestillingssystem og smarte billettløysingar. I Bergen vart det gjennomført ein rekke arrangement for å promotere kollektivtransport, sykkel og samkøyring. Byane som deltek i markeringa vert oppmoda om å markere «Bilfri dag» ved å stenge deler av sentrum for biltrafikk. I 2015 var 1864 byar påmeldt EMU, og Bergen var ein av 905 deltakarar som markerte «bilfri dag».

### **Parkeringspolitikk**

Som planmyndighet fastsett Bergen kommune parkeringsnormer gjennom føresegn til kommuneplanen sin arealdel (KPA). Gjeldande KPA har strenge parkeringsnormer, særleg for næring i sentrumsområdet der Bergen er strengast i landet saman med Oslo. Det er ambisjonar om ytterligare restriksjonar gjennom ny KPA som no er til revisjon.

Bergen kommune regulerer også parkering gjennom avgiftsparkering på offentleg veg. Utvidinga av soneparkering bustadområde vart i 2015 vedteken for Kronstad og planleggast for fleire sentrumsnære områder. Takstane vart også auka i 2015. Dette reduserer framandparkering i bustadområder og bidreg til mindre biltrafikk i sentrumsnære områder.

# Plan for bruk av midlar 2016

For 2016 er den samla tildelinga på 140 mill. kr. Av desse vert 90 mill. kr. Fordelt på infrastruktur, mens de resterande 50 mill. kr. går til utvikling og styrking av kollektivtilbodet og handterast i regi av Skyss. Som omtalt under *Bruk av belønningmidlar i 2015*, er ein stor del av tildelte midlar i 2015 overført til bruk i 2016. Desse midlane er inkludert i oversikten under.

	Ubrukte midlar frå 2015 (mill kr)	Løyving 2016 (mill. kr)	SUM
Planmidlar; bybane, buss og sykkel	40,0	30,0	70,0
Utvikling og styrking av kollektivtilbodet	59,0	50,0	109,0
Terminalar og knutepunkt – stamlinene	2,0	20,0	22,0
Framkomsttiltak for buss på stamlinjene	25,0	20,0	45,0
Sykkeltiltak	3,7	10,0	13,7
Gangetiltak	2,0	5,0	7,0
Miljøtiltak	0,5	5,0	5,5
Sum belønningmidlar	132, 2	140,0	272,2

## 1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel

Det er store planoppgåver etatane står overfor i Bergensprogrammet. Reguleringsplan for Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen, er den største planoppgåva i 2016. Dette er eit planarbeid som krev betydelige ressursar.

For programområda føreligg det nå planforslag for gang- og sykkeltilrettelegging langs Håkonshellavegen, Mildevegen, Carl Konows gate, Bjørgevegen del 2 og på Osbanen, samt planforslag for kollektivbyttepunkt ved Sletten senter. Det tas sikte på at desse kan slutthandsamast i 2016.

I tillegg vert det jobba med reguleringsplanar for:

- gang-/sykkel langs Storetveitvegen, frå Paradis til Wergeland
- sykkel og kollektivfelt i Natlandsveien
- gang- og sykkel langs Eidsvågveien
- separering av gåande og syklande langs Vossebanen fra Nesttun til Fjøsanger
- gang- og sykkeltilbod langs Garnesvegen
- ny reguleringsplass for busser på Nesttun
- tiltak for å fremme kollektiv og sykkel i Åsane
- kollektivfelt og sykkeltilbod frå Oasen til Løvstakktunnelen

## 2. Utvikling og styrking av kollektivtilbodet

### Styrke rutetilbodet

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune fatta i 2015 vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar i bompengeringen i Bergen. Dette medførte ekstra merksemd kring kapasiteten i kollektivnettet i Bergen, og reiste spørsmål om kollektivsystemet var dimensjonert for å ta i mot dei forventa nye reisande. Fleire viktige linjer i Bergen har liten eller inga ledig kapasitet på enkelte strekningar og i den mest travle rushperioden.

Med bakgrunn i ei samla vurdering kring etterspurnadseffekt og kapasitet, vedtok Hordaland fylkeskommune å styrke rutetilbodet med omlag 300 nye avgangar. Følgjande vurderingar låg til grunn for vedtaket:

- Tilbodet bør dimensjonerast noko i overkant slik at ein kan gjere raske tilpassingar etter kvart som ein hentar erfaringar med nye satsar i bompengeringen. Auka kapasitet og betre plass på bussane vil i seg sjølv skape en etterspurnadsgevinst.
- Tilbodet må vere attraktivt også ut over rushperioden for å kunne tilby eit høgt frekvent tilbod heile dagen. Ved å auke tilbodet heile dagen vil ein kunne trekke til seg fleire kollektivreisande. Erfaringar viser at ein skapar større etterspurnad ved å auke frekvensen også utanom rushtida. I tillegg gir ein slik satsing betre utnytting av vognmateriell og sjåførkorps.

300 nye avgangar i rushtida gir behov fleire nye bussar, og naudsynte førebuingar er gjennomført slik at tiltaket kunne settast i gong frå 4. januar 2016. I tillegg vil det vere behov for å nytte belønningssmidlar til vidare styrking og drift av rutetilbodet.

Det er planlagt å starte opp Bybanen byggetrinn 3 mellom Lagunen til Bergen lufthamn Flesland hausten 2016. Bybanen vil ikkje gå fram til Flesland før den nye terminalen er ferdigstilt i 2017. Mellombels endehaldeplass vil vere Birkelandsskiftet/Kokstad, og i ein periode blir det difor sett inn midlertidige løysingar for å få passasjerane fram til flyplassområdet. Den nye bybanestrekninga vil gi behov for noko omlegging av busslinjene i området, samt at ein vil vurdere trong for å avlaste bybanen med busstrafikk.

Ny regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen skal etter planen i verksettast frå 2016. Omlegginga vil styrke tilbodet i heile nordkorridoren, og legg til rette for fleire kollektivreiser på strekninga mellom Nordhordland og Bergen sentrum.

### Marknadsføring og informasjon

Digital informasjon tek i aukande grad over for tradisjonelle informasjonskanalar. Trykt ruteinformasjon vert erstatta med digitale løysingar for mobil og internett, samstundes som ein jobbar med å forbetre informasjonen knytt til avvik i trafikkavviklinga.

For å få nye reisande er det framleis viktig å jobbe for å gjere rutenettet meir kjent. Skyss vil prioritere marknadsføring mot lokale marknader som vert vurdert å ha eit potensial for fleire reisande. Skyss vil òg i det vidare prioritere arbeidsreisande, og vil halde fram med informasjonstiltak retta mot bedriftsmarknaden.

Også på haldeplassar og terminalar vert digital informasjon viktigare, og gjennom bruk av sanntid og betre system for å gi informasjon ved avvik vil en jobbe med å forbetre informasjonen til dei som er undervegs.

### 3. Terminalar og knutepunkt – stamlinene

Opprusting av haldeplasser, er eit satsingsområde som pågår kontinuerlig og som vil halde fram i 2016. Under vert det gjort greie for større prosjekt som er under arbeid i 2016.

#### Åsane terminal

Kapasiteten ved Åsane terminal vil forberast i 2016. Det skal etablerast ein ekstra pir med 3 – 4 ekstra oppstillingsplasser for buss. I tillegg skal talet på reguleringsplasser for buss auke. Dette gjer det naudsynt å erstatte innfartsparkeringsplassar som må reduserast for å få areal til den auka kapasiteten på terminalen.

#### Sentrumsterminalen

Sentrumsterminalen omfattar haldeplassane i Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Her skal det etablerast betre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for busser og reisande. Det er gjennomført eit forprosjekt som avklarar mogleg omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen. Prosjektering av tiltaket starta opp i 2015 og planen er realisering i 2016. Desse haldeplassane er blant dei mest brukte i Bergen og det set krav til høg kvalitet på haldeplassane.

#### Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes

Ny rutestruktur fra Skyss, har medført behov for snuplass for bussen på Øvre Kråkenes. Reguleringsplanen vart vedteken i juni 2014. I 2015 er tiltaket prosjektert og realiseringa vil finne stad i 2016. Tiltaket er bygging av rundkjøring for at bussen kan snu ved endehaldeplass. Det vil også bli etablert reguleringsplasser og to busstopp. Skyss etablerer også sjåførfasilitetar som toalett ved tiltaket.

### 4. Framkomsttiltak for buss – stamlinene

#### Kollektivfelt i Fyllingsdalen

Det største enkelttiltaket under programområdet kollektiv er også i 2016 kollektivfeltet i Fyllingsdalen frå Allestadveien til Skarphaugen, som vert ferdig i årsskiftet 2016/ 2017. Tiltaket er omtalt tidlegare i rapporten.

#### Hesthaugveien kollektivfelt

Det skal etablerast kollektivfelt i Hesthaugveien retning aust, på strekninga frå rundkøyringa i vest mot rundkøyringa ved Åsane terminal. Det er ønskeleg å prioritere kollektivfelt inn mot sentrale byttepunkt for buss, da slike tiltak fangar opp ein stor del av busstrafikken og samtidig bidreg til å gjere byte mellom ulike kollektivlinjer meir forutsigbart.

#### Aktiv signalprioritering (ASP)

Eit pilotprosjekt med aktiv signalprioritering av buss på Laksevåg er under etablering for å sikre at busstrafikken får auka prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringa skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanlegga på strekninga.

Formålet med pilotprosjektet er å få etablert teknologi som seinare kan verte innført i fleire lyskryss i Bergen. Formålet med ASP er todelt: Sikre betre framkome for bussane gjennom kortare køyretid, samt sikre at

busstrafikken er meir forutsigbar i forhold til rutetidene. Både kortare reisetid og eit forutsigbart tilbod styrkar kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet.

## 5. Sykkeltiltak

### Gang- og sykkelbru Nygårdstangen.

Arbeidet med ny gang- og sykkelbru på Nygårdstangen vil starte opp tidleg i 2016. Brua er i samsvar med reguleringsplan for Nygårdstangen. Tiltaket er prosjektert og lyst ut i 2015 og arbeidet vil starte opp tidleg i 2016. Dagens bru er mellombels, svært smal og gir eit dårlig tilbod til gåande og syklande. Den nye brua vil være av stål, 60 meter lang og 6 meter bred. Ny vidaregåande skole og nytt badeanlegg inneber at tilbodet må ferdigstillast så snart som mulig. Vidare bør brua vere på plass før framtidig, tilstøytande helikopterplass kjem i funksjon for å unngå konflikter i byggeperioden.

### Sykkelveg med fortau langs Salhusvegen

Bygging av ny sykkelveg med fortau langs fv. 564 Salhusvegen på strekninga Åsamyrane – Ulsetstemma starter våren 2016. Dette er ein del av Salhusvegen som ikkje har tilbod for mjuke trafikantar i dag og vil gi eit fullverdig separert tilbod på 1,5 km både for gåande og syklande.

### Sykkelveg med fortau langs Bjørgeveien

Tiltaket har vore under prosjektering i 2015. Arbeidet med utbygging av sykkelveg med fortau langs fv 540 Bjørgeveien starter så snart som mogleg. Det skal etablerast ny sykkelveg med fortau langs Sælenvatnet og Bjørgeveien på strekninga frå Straumeveien til Sandeide. Strekninga er totalt 1,1km og er viktig for å sikre hovudruta for sykkel mellom Fyllingsdalen, Bergen vest og Sandsli. Tiltaket bidreg til auka tryggleik og reduserer faren for ulykker ved at gåande og syklande vert separert. Framkome for syklistar vert betre og det vert lagt til rette for bruk av sykkel på korte turar.

### Sykkelparkering ved kollektivknutepunkt

Ved fleire av kollektivknutepunkta er det planlagt sykkelparkering. På Birkelandskiftet terminal vil sykkelparkeringa vere eit tilbod når terminalen opnar i april 2016. Ved knutepunkta på Nesttun og Lagunen er det planlagt opning i mai. Framdrifta for sykkelparkering ved Åsane terminal er usikker grunna ombygging på terminalen og bygging av kollektivfelt på Hesthaugveien.

### Øvrige sykkeltiltak

I 2016 vil prosjekteringsarbeidet for ny sykkeltrase nord-sør igjennom sentrum starte opp, og det vil bli satt i gang arbeid med å skilte «tillatt sykling mot enveiskjøring» som eit tiltak for å betre framkome for sykkel. I 2015 har det vore ein mogleighetsstudie med hensikt å kartlegge kor det kan være mogleg å innføre sykling mot kjøreretninga i einvegsregulerte gater i sentrale deler av Bergen kommune (Bergenshus, Årstad og Indre Laksevåg). Prosjektet er ein følgje av eit politisk ønske om å innføre tiltak i einvegsregulerte gatar for å lette framkome for syklistane på vegnettet, jf. bystyrevedtak 205-13. Det har vore ein gjennomgang av 113 gater og desse er gitt prioritet ut i frå ulike kriterier, mellom anna: nærleik til andre sykkelruter, snarveg/omveg, krav ihht. sykkelhandbok.

## Oppfølging sykkelbyavtalen

Det vert budsjettert med eit årleg beløp til oppfølging av sykkelbyavtalen for Bergen. Prosjektet «Sykkelbyen Bergen» vert leia av sykkelsjefen i Bergen kommune og har fokus på kampanjar, kommunikasjon etc. for å fremme sykkel som en smart måte å reisemåte, bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby. Dette skjer gjennom ærleg og positiv kommunikasjon, og i nært samarbeid med alliansepartnare. Det er utvikla ein visuell profil som nyttast i kommunikasjonsarbeidet og i utforminga av materiell, nettsider og sosiale mediar. Fleire av tiltaka frå 2015 vert vidareført til 2016. Eit nytt tiltak i 2016 er å samarbeide aktivt med ulike arbeidsplassar gjennom prosjektet «Sykkeldynamoer».

## 6. Gangetiltak

Eit anna viktig tiltak for å auke gangandelen i Bergen, er å utvikle best mogleg ferdselsårar for gåande til Bybanen, langs heile traseen. Det er utarbeidet planer for trasear til Bybanens byggetrinn 1,2 og 3, og arbeidet vil starte opp i 2016.

I eit lengre perspektiv handlar gangetiltak også i stor grad om å realisere «gåbyen Bergen». Dette handlar primært om å redusere transportbehovet gjennom en stadig meir offensiv fortettingspolitikk. Knutepunktsutvikling, med korte avstandar mellom bustader og servicefunksjoner, er eit nødvendig grunnlag for å lukkast med målsettingane om nullvekst.»

## 7. Miljøtiltak

### Sambruksfelt Fjøsanger

I tiltaksplanen for 2011 – 2014 var eit av tiltaka å etablere sambruksfelt frå sør (Fjøsangervegen). Arbeidet med å få i gang eit forsøk med utprøving av sambruksfelt har tatt lengre tid enn planlagt grunna politiet sin oppfatning om at forsøksordninga ikkje var i tråd med deira trafikksikringsarbeid. Tiltaket er vidareført og forsøksordninga vil verte sett i gong i 2016. For å få best moglege data til forundersøking for sambruksfeltet vil det vere behov for nokre veker med registreringar av reisetid, kødanningar mm etter 1. februar då dette er datoen for innføring av tidsdifferensierte bompengar. Datoen for sambruksfelt er difor sett til 9. mars 2016. Før- og etter undersøkingar er eit krav som Vegdirektoratet har satt i samband med etablering av sambruksfelt.

# Oppfølging av tiltaksplanen

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har utarbeid en tiltaksplan som er i tråd med retningslinjene til belønningsordninga, samt effektmålet fastsett for perioden 2015 – 2018.

Tiltaksplanen viser den samla virkemiddelbruken som skal gjennomførast i dei fire åra. Lista inneheld både tiltak som vert finansiert lokalt og tiltak som det er ønskjeleg å finansiere ved bruk av belønningsmidlar.

- Tiltaksgruppe 1: Tiltak for å redusere personbiltransporten
- Tiltaksgruppe 2: Tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og kapasitetssterk
- Tiltaksgruppe 3: Tiltak og strategiar for meir berekraftig areal- og transportplanlegging
- Tiltaksgruppe 4: Tiltak for å bidra til å auke delen av reiser med sykkel og gange
- Tiltaksgruppe 5: Tiltak for å redusere luftforurening

Tiltaksplanen bygger på Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Her har Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen eit felles ansvar for å gjennomføring av kollektivtiltak, gang- sykkelveggar, miljø- og sentrumsprosjekt, trafikktryggleik og nye vegprosjekt i Bergen. Bergensprogrammet er organisert i fem faggrupper basert på nemnde fagområder, og over dei er det ei fagleg koordineringsgruppe og ei styringsgruppe (administrativ leiing). I tillegg er det eit kontaktutval for politisk og administrativ leiing. Større prosjekt, som til dømes Bybanen, er organisert i eigen gruppe.

Fireårige tiltaksplanar/handlingsprogram er saman med dei årlege plan- og byggeprogramma dei sentrale arbeidsverktøya innanfor Bergensprogrammet. Både handlingsprogram og plan- og byggeprogramma er til politisk handsaming i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Arbeidet med plan- og byggeprogrammet starter sommaren året før den skal gjelde, og skal basere seg på tiltak som vert planavklart tidnok til å kunne byggast i det året byggeprogrammet gjeld. 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 minimum 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. Kvart år vert det utarbeida årsmelding over aktiviteten i Bergensprogrammet. I årsmeldinga vert all aktivitet gjennom året følgt opp og systematisert.

For å kunne følgje nøye med på framdrifta i prosjekt frå plan til gjennomføring vert framdriftsoversikter på alle planprosjekt systematisk gjennomgått i faglig koordineringsgruppe kvar anna månad. Gjennomgangen er tverretatleg for å sikre at framdriftsmessige utfordringar kan oppdagast og løysast i fellesskap. Dette kan vere ein medverkande årsak til at det no er opparbeida ei betre status for godkjende reguleringsplanar. Det er og innan enkelte områder opparbeida ei avgrensa planreserve, mot tidlegare da en stor utfordring var å ha nok godkjente planar i tide til realisering.

Der det er relevant er styringa av tiltak og midlar gjennom belønningsordninga lagt til Bergensprogrammet, mens ansvaret for tiltak knytt til tiltaksgruppe 2 er i hovudsak lagt til Skyss. Hovudansvaret for areal- og parkeringspolitikken er i hovudsak lagt til kommunen.

## 1. Tiltak for å redusere personbiltransporten

### Nye takstar i bompengeringen

Bergen bystyre og Hordaland fylkesting vedtok våren 2015 å innføre tidsdifferensierte bompengetakstar i Bergen frå 2016, under forutsetning av godkjenning i Stortinget. Stortinget slutta seg til forslaget gjennom handsaming av statsbudsjettet hausten 2015. Ordninga trer i kraft 1. februar 2016.



Dei nye takstane er 45 kroner i rushtida måndag-fredag (0630-0900 og 1430-1630) for liten bil og dobbel takst for stor bil. Utanom rushtid er taksten fastsatt til kr 19 for liten bil og dobbel takst for stor bil.

Hovudformålet med innføringa av tidsdifferensierte bompengeretakstar er å redusere køkøyning gjennom ein betre fordeling av trafikken gjennom døgnet. Ordninga er venta å gi ein trafikkreduksjon i morgonrushet på 5-9 %, og tilsvarande 2-6 reduksjon % i ettermiddagsrushet. Det er ikkje forventningar om at ordninga i sin heilheit vil medføre betydelig trafikkreduksjon då prognosane tilseier en reduksjon på 0-3 %. Det er gjort rekning med at samla inntekt frå bompengeringen vil bli på dagens nivå.

Som kjent ble bompengeretakstene i Bergen i praksis dubla i 2013. Trafikken gjennom bompengeringen i 2015 var om lag på same nivå som i 2014, og lågare enn både 2012 og 2013. Innføringa av tidsdifferensierte bompengeretakstar vil bidra til den positive utviklinga, med mindre biltrafikk og køkøyning. Den samtidige veksten i kollektivtransport sidan 2010 viser at Bergen er på rett vei ved hjelp av effektiv virkemiddelbruk.

## 2. Tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og kapasitetssterk

«Kollektivstrategi for Hordaland» som vart vedteken i 2014, skal vere grunnlaget for å gjere dei rette vala og prioriteringane fram mot 2030. For å nå målet om nullvekst i biltrafikken må fleire sette frå seg bilen og nytte andre reisealternativ. Dei ulike reisealternativa må støtte opp om kvarandre, men det er venta at kollektivtransporten vil ta ein stor del av veksten i talet på reiser. Bybanen har vore eit løft for kollektivtrafikken, og banen vil vere den fremste stamlinja i Bergen. Banen sin popularitet skyldast mellom anna høg frekvens og forutsigbar framkomme. Utvikling av stamlinjer er eit viktig grep for å tiltrekke seg fleire kollektivreisande. Desse linjene finn vi i bynære strøk og der det er størst passasjergrunnlag. Fylkeskommunen har som eit viktig prinsipp å prioritere dei område med størst behov.

Statistikk som viser utviklinga i talet på buss/bane i Bergensområdet er diverre ikkje klare før i midten av februar og desse tala må difor sendast i etterkant av sjølve årsrapporteringa.

Effektive reiser med kollektivtransport er svært viktig for å få folk til å velje dette reisealternativet framfor privatbil. Dette krev at det leggst til rette for at bussen kjem seg fram utan hindringar grunna trengsel og kø. Arbeidet med å sikre framkomme for kollektivtilbodet er ein pågåande prosess, og her er det gjort reie for viktige tiltak under «Bruk av belønningssmidlar 2016»

### **Bybanen, byggetrinn IV - Fyllingsdalen**

Byrådet vedtok 18. november 2014 å regulere og bygge ut Bybanen til Fyllingsdalen før Åsane. Fylkesutvalet gjorde tilsvarande vedtak 29.01.2015. Begge vedtaket står ved lag, og reguleringsplanen for strekninga Bergen – Åsane er utsett inntil vidare. Traseen til Fyllingsdalen (Oasen) er planlagt via Haukeland sjukehus og Mindemyren. I prosjekteringa skal det gjennomførast grunnundersøkingar og innmåling i 2016.

### 3. Tiltak og strategiar for meir berekraftig areal- og transportplanlegging

#### Regionale styringsdokument

*Klimaplan for Hordaland 2014 – 2030* vart vedteken av Fylkestinget 11. juni 2014 og legg mellom anna føringar for arealbruk og transportsektoren. Målet er at «*Hordaland skal ha eit berekraftig utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet, stimulerer til kortare og meir miljøvennlege reiser, og unngår nedbygging av verdifulle areal.*» Måla for transportsektoren er knytt til reduksjon av klimagassutslepp. Dette målet skal mellom anna nås ved betre utbyggingsmønster, betre tilrettelegging for sykkel og gange og avgrensing av biltrafikken. Restriktive tiltak for å redusere bruk av privatbil må innførast saman med andre tiltak for endring av reisevanar, som til dømes auka kollektivtilbod og stimulering til samkøyring.

*Regional Transportplan Hordaland 2013 – 2024 (RTP)* vart vedteke av Fylkestinget 12. desember 2013. RTP for Bergensområdet legg opp til «desentralisert konsentrasjon» som modell for arealutvikling i regionen. Det er lagt vekt på å utvikle sentra omkring Bergen som meir sjølvforsynte med arbeidsplassar og funksjonar for å dempe transporten inn mot Bergen. Tilsvarande målsetting finn en i «*Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015 – 2016*» som vart vedteken av Fylkestinget 10. des. 2014.

Begge planane legg stor vekt på korleis reiser med privatbil kan reduserast. I sentrum bør kollektivknutepunkt ha ein sentral plassering, og gjerne vere lokalisert saman med andre funksjonar. Trasear og anna infrastruktur for buss og bane skal vere funksjonelle og opplevast som effektive for brukarane. Vidare er det viktig å etablere gode forhold for dei gåande og syklende i sentrum. Dette er både arealeffektivt, samt viktig for å fremme miljøvennlege reiser og folkehelse.

Hausten 2015 var plan for «*Areal og transportplan for Bergensområdet*» på høyring. Planen har som føremål å utvikle eit utbyggingsmønster som legg til rette for vekst i bu og næringsareal innanfor berekraftige rammer, knytt til kollektivtransport og effektiv vegtransport. Eit transportsystem som sikrar betre framkome og redusert reisetid er viktig for utviklinga av Bergensområdet og for å knyte saman regionane. Dette skal skje gjennom ein felles arealstrategi som støtter opp om kollektivsystemet og legg tilrette for at fleire kan gå og sykle i sin kvardag. Planen har skapt engasjement og det er komen mange høyringsinnspel som vil danne grunnlag for den endeleg vedtekte planen.

#### Kommunale styringsdokument

Bystyret i Bergen vedtok i juni 2015 ny kommuneplan (samfunnsdel) – «*Bergen 2030*». Klima- og miljøutfordringane stå sentralt i løysingane som presenterast for utviklinga av Bergen i åra som kjem. På areal- og transportområdet er viktige mål og strategiar knytt til utvikling av «*gåbyen Bergen*», ytterligare byfortetting og bærekraftig transportutvikling. Føringane i kommuneplanen sin samfunnsdel skal følgjast opp i ny arealdel til kommuneplanen, og dette er eit pågåande arbeid.

Bergen kommune har også utarbeida eit forslag til ny klima- og energihandlingsplan – «*Grønn strategi*». Denne bygger på føringar frå kommuneplanen «*Bergen 2030*», og transport og mobilitet er sentrale tema. I «*Grønn strategi*» vert det mellom anna understreka at Bergen kommune har som målsetting å redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 10 % innan 2020. Endelig behandling av «*Grøn strategi*» er venta å finne stad våren 2016.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har saman med Statens vegvesen starta førebuinga til inngåing av ein bymiljøavtale for Bergen. Dette vil i praksis vere en vidareutvikling av Bergensprogrammet, og bidra til eit enda meir forpliktande samarbeid med bruk av lokale, regionale og statlige verkemidlar i areal- og transportpolitikken. Det er forventningar om at en bymiljøavtale vert inngått sommaren 2016.

## 4. Tiltak for å bidra til å auke delen av reiser med sykkel og gange

### Samanhengande gang- og sykkelvegnett

I 2015 utarbeida gang- og sykkelgruppen i Bergensprogrammet eit forprosjekt med oversikt over fleire moglege forslag til sykkeltrasear nord-sør gjennom Bergen sentrum, basert på bruk av eksisterande trafikkareal. Det skal gjennomførast ein overordna analyse av forprosjektet, og anbefalinga skal legge grunnlag for detaljprosjektering og gjennomføring av tiltak.

### Sykelbyen Bergen

Partane i Bergensprogrammet vil fortsette samarbeidet om å inspirere bergensarane til å sykle gjennom sykkelby-prosjektet. Ein viktig målgruppe er barn og unge. Sykelbyen Bergen har opparbeid seg viktig kompetanse, etablert eit godt nettverk og utarbeida standmateriell som gjør aktøren til ein viktig medspelar i arbeidet med å promotere sykling. I samband med førebuinga til «Bergen 2017» (sykkel-VM) vil Sykelbyen Bergen vere en viktig bidragsyter. Hordaland fylkeskommune har teke initiativ til å samle ulike aktørar for å dra nytte av dei positive effektane av Bergen 2017 ved å arrangere kampanjar der målet er auka folkehelse og bruk av sykkel som transportmiddel.

## 5. Tiltak for å redusere luftforurening

I det langsiktige arbeidet for å redusere luftforureininga, er innføring av tidsdifferensierte bompengetakster og styrking av kollektivtilbodet frå januar 2016 eksemplar på viktige nye tiltak som er gjennomført i Bergen. Mindre bilkjøring i kø vil, saman med eit styrka kollektivtilbod, gi gode føresetnader for betre byluft i Bergen.

Parallelt med det langsiktige arbeidet, vert det jobba kontinuerlig med å utvide tilgangen til gode strakstiltak til bruk ved fare for høg luftforureininga. I løpet av våren 2016 vil Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune fremme forslag om mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar som eit strakstiltak på dagar med fare for høg luftforureining. Det ligg til Samferdselsdepartementet å utarbeide ein forskrift med bakgrunn av lokale vedtak, og det er ein klar ambisjon om at dette verkemiddelet skal kunne nyttast i Bergen vinteren 2016/2017.

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gt 5  
Postboks 7900  
N-5020 BERGEN

Telefon: 55 23 90 00

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Januar 2016