

Dato:

11.10.2016

Plan- og byggeprogram 2017



Innledning

Stortinget har vedtatt hovedprioriteringene i Bergensprogrammet. Årlige budsjett med plan- og byggeprogram vedtas endelig av fylkestinget i Hordaland, etter forutgående vedtak i Bergen bystyre.

Plan- og byggeprogram for 2017 inneholder forslag til fordeling av midler på plan- og byggeprosjekter i 2017. Forslaget er basert på forutsetningene i St.prp.nr. 143 S (2012-2013) Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m. og «Prop. 117 S (2014-2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane» som åpnet for prosjektering av Bybanens fjerde byggetrinn. Dokumentet er og i samsvar med gjeldende handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014- 2017) som er vedtatt av Bergen bystyre og fylkestinget i Hordaland. Innvilgede belønningsmiddelsøknader er lagt til grunn for fordelingen av midler.

Med byggeprogrammet for 2017 legges det opp til investeringer på totalt 687 mill. kroner, hvorav 296 mill. kroner til kollektivtiltak, 154 mill. kroner til gang- og sykkeltiltak og 47 mill.kr. til miljø- og sentrumtiltak. Dette innebærer at tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport utgjør vel 72% av investeringene i Bergensprogrammet i 2017.

Innhold

Byggeprogram 2017	3
Hovedoversikt	3
Store prosjekter	5
Miljø- og sentrumstiltak	7
Gang- og sykkeltiltak	9
Trafikksikkerhetstiltak	14
Kollektivtiltak.....	16
Eksternt mellomfinansierte tiltak med produksjon i 2017 som skal refunderes over Bergensprogrammet	21
Eksternt finansierte tiltak med delfinansiering fra Bergensprogrammet	21
Planprogram 2017	22
Kommunikasjon	23

Byggeprogram 2017

Plan- og byggeprogrammet er styringsdokument til bruk både for administrativt og politisk nivå.

Byggeprogrammet viser hva som skal bygges i 2017 og fordeling av midler innen det enkelte programområdet. Byggeprogrammet er behandlet av styringsgruppen og er fordelt på tiltak innen:

- Store fylkesvegprosjekt/ strekningsvise tiltak

- Programområder
 - Miljø- og sentrum,
 - Gang- og sykkel,
 - Trafikksikkerhet,
 - Kollektiv
 - Planlegging
 - Kommunikasjon

Tiltak på kommunale veger som finansieres gjennom det kommunale bidrag i Bergensprogrammet, er ikke oppført i byggeprogrammet. Dette omfatter en samlet sum på 68,45 mill. kr til trafikksikringstiltak og 4 mill.kr. til gang- og sykkeltiltak for årene 2014-2017.

Hovedoversikt

Alle tall 1000 kr, 2017 kr.	Bevilgning HFK –midler	Bompenger	Belønningsmidler	Andre eksterne midler	Budsjett 2017
Bybanen III		100 000			100 000
Bybanen IV		100 000			100 000
Ringveg vest II	20 000	60 000			80 000
Hjellestadvegen		50 000			50 000
Sum store prosjekt	20 000	310 000			330 000

	Bevilgning HFK-midler	Bompenger	Belønningsmidler	Andre eksterne midler	Budsjett 2017
Miljø- og sentrumstiltak	36 000		11 000		47 000
Gang- og sykkeltiltak	83 000		53 000	18 000	154 000
Trafikksikringstiltak	32 000				32 000
Kollektivtiltak	75 000		21 000		96 000
Planlegging	20 000				20 000
Kommunikasjon	4 000				4 000
Prosjektering fremtidige tiltak	2 000				2 000
Rv 580 Sandslikrysset	2 000				2 000
SUM programområder	254 000		85 000	18 000	357 000
SUM Bergensprogrammet					687 000

* Budsjett er «friske» tilgjengelige midler i 2017. I tillegg kommer eventuelle overførte bompenger og belønningsmidler fra 2016.

Siden 2013, har kommunesektoren hatt pålegg om å legge om budsjetteringen av investeringstiltak i forhold til tidligere. Det er behovet for investeringer i gjeldende budsjettår som skal presenteres. Tidligere ordning med overføring av mer- eller mindreforbruk fra år til år er dermed ikke lenger relevant, med unntak av den delen av finansieringen som gjelder statlige midler og som fremdeles er overførbare (belønningsmidler, tiltaksmidler til sykkel og bompenger). Den nye ordningen vil i større grad enn tidligere gi behov for justeringer/revisjoner i løpet av budsjettåret.

Belønningsmidler og samlet aktivitet i 2017

I 2015 innvilget samferdselsdepartementet søknad om belønningsmidler for 2015- 2018. Søknaden ble behandlet lokalpolitisk i 2014. I 2016 fikk Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i tillegg tildelt 60 mill.kr. i ekstra belønningsmidler. Av disse gikk 25 mill.kr til investeringstiltak og 35 mill kr. til drift av kollektivtrafikken.

For 2017 er den samlede tildelingen på 200 mill. kroner. Av disse fordeles 85 millioner på infrastrukturtiltak for å delfinansiere tiltak i plan og byggeprogrammet i samsvar med søknaden. De resterende 115 millionene går til utvikling og styrking av kollektivtilbudet og håndteres av Skysst. Belønningsmidler er overførbare fra år til år. Belønningsmidler tildelt, men ikke benyttet i 2015 og 2016 vil dermed være disponible for bruk også i 2017. Dette er det tatt høyde for i plan- og byggeprogram for 2017. Belønningsmidlene for 2016 ble i stor grad øremerket på prosjekt med ferdigstilling i 2017, for å kunne bidra til finansiering også i 2017, da omfanget av større, kostnadskrevenne prosjekt i avslutningsfasen er spesielt stort under programområdene dette året.

Prognosen ved ferdigstilling av dette dokumentet tilsier at det vil bli overført vel 70 mill.kr i belønningsmidler og vel 30 mill.kr. i bompenger fra 2016 til 2017. *Den samlede aktiviteten vil dermed ligge på rundt 790 mill.kr i 2017.* Dette er lavere enn tidligere år, hovedsakelig fordi omsetningen på Bybanens tredje byggetrinn og Ringveg vest er i en avsluttende fase. Ytterligere investeringer i Bybanen, ut over midler til prosjektering av byggetrinn IV, er ikke del av plan- og byggeprogram for 2017. Dette er tema i pågående prosesser med etablering av en bymiljøavtale for Bergen.

Tiltak som ikke blir fullført i 2017 vil gi bindinger inn i kommende bymiljøavtale og bypakke.

Prosjektering fremtidige tiltak

For å sikre raskere framdrift av mindre tiltak under programområdene, blir det foreslått at man i byggeprogrammet setter av noe midler slik at man starte prosjektering i 2017, men at bevilgningen til prosjektet kommer i byggeprogrammet for 2018. På denne måten, kan man sikre en større fleksibilitet både i planlegging, prosjektering og gjennomføring av de ulike programområdetiltakene.

Prosjekt	Budsjett 2017
Prosjektering fremtidige tiltak	2 000
SUM	2 000

Store prosjekter



Bybanens byggetrinn III, Råstølen terminal. Foto: Ingrid Feet Bjørge Svv.

Alle tall i 1000 kr

Prosjekt	Budsjett 2017	Behov etter 2017	Antatt totalkostnad
Bybanen III	100 000		
Bybanen IV -Prosjektering	100 000		
Ringveg vest II	80 000	10 000	
Hjellestadvegen Blomsterdalen- Ådland bro	50 000	85 500	160 000
SUM store prosjekt	330 000		

Bybanen, byggetrinn III

Bybanens byggetrinn 3 åpnet for trafikk i august 16. For 2017 gjenstår det å gjennomføre sluttoppgjør på en del av de tekniske kontraktene, arbeider Avinor har utført for Bybanen Utbygging, samt for resterende deler av utrustningen på det nye verkstedet på Kokstad – i sum beregnet til 100 millioner kroner.

Bybanen, byggetrinn IV –prosjektering

For byggetrinn IV er det behov for ca. 100 mill. i bompenger til ytterligere prosjektering. Dette er det dekning til innenfor Prop. 117 S. (2014-2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane. Midler til andre forberedende arbeider som grunnverv og utfylling i Store Lungegårdsvann er ikke del av plan- og byggeprogram for 2017, men er tema i pågående prosesser med etablering av en bymiljøavtale for Bergen.

Ringvegvest, byggetrinn II

Ringveg vest byggetrinn II videreføres med delvis bompengefinansiering. I 2017 er det hovedsakelig satt av midler til nødvendige sluttarbeider innen elektro, overvåking og styringssystem, som var en forutsetning for sikkerhetsgodkjenning av Ringveg vest II. I 2017 er det et samlet behov på 104 mill.

kr. der 24 mill. kr i bombenger overføres fra 2016. Sluttoppgjør av hovedentreprise er ferdigstilt senere enn forutsett og har medført en forskyving i finansieringsbehovet. Fremdrift og utlysning av elektroarbeidene ble videre forsinket høsten 2016 og arbeidene starter opp ved årsskiftet 2016/ 2017. Ferdigstillelse er ventet våren 2018.

Hjellestadvegen

Det skal etableres gang- og sykkelveg og vegen skal rustes opp på strekningen fra Blomsterdalen til Ådland bro. Dette er en parsell av strekningen fra Blomsterdalen til Hjellestad. Tiltaket er forankret i Prp.143 S. Reguleringsplan ble vedtatt i Bergen kommune våren 2014. Prosjektering og grunnerverv pågikk i 2015 og 2016 og konkurransegrunnlaget for anleggsarbeidet ble lyst ut senhøsten 2016. Anlegget starter i 2017. For å få en enhetlig standard på strekningen, skal det bygges sykkelveg med fortau slik kravene til tilstøtende private aktører har vært. Samlet bredde for gående og syklende økes fra 3,5 til 5,5 meter. Totalkostnaden økes fra 150 til 160 mill. kr.

Miljø- og sentrumstiltak



Det skal bli lettere for myke trafikanter å ferdes i Kong Oscars gate. Foto: Ingrid Feet Bjørgo, Svv.

Alle tall i 1000 kr.

Prosjekt	Budsjett 2017	Behov etter 2017	Antatt totalkostnad
Støytiltak	2 500		
Tiltak etter vannforskrift	500		
Kong Oscarsgate	39 000	18 000	80 000
Miljøtiltak			
Trolleybuss innfrastruktur	2 000		
Forlenging av trolleylinje <i>Teknisk forprosjekt</i>	2 000		
Mobilitetstiltak	1 000		
SUM miljøprosjekter	47 000		

Støytiltak

Gjennomføring av støytiltak er en lovpålagt oppgave etter forurensingsloven. Eksempelvis har boliger som har støy over grenseverdiene rett til å få skiftet vinduer el. lign. I 2017 er det ført opp en løyving på 3 mill. kr. til gjennomføring av nødvendige tiltak.

Tiltak etter vannforskrift

Det settes av 0,5 mill. kr. til tiltak i tråd med EUs vannrammedirektiv. På samme måte som støytiltak er dette en lovpålagt oppgave.

Kong Oscarsgate

Opprustingen av Kong Oscarsgate startet opp høsten 2016. Prosjektet omfatter i utgangspunktet gateløpet fra Vetrilidsalmenningen til Nygaten, innenfor en økonomisk ramme på 80 mill. kroner. Det er i ettertid kommet krav om arkeologiske utgravinger i området ved Domkirken. I samarbeid med Riksantikvar og NIKU (Norsk institutt for kulturminneforskning), vurderes løsninger for at prosjektet skal rekke så langt som mulig innenfor den gitte kostnadsrammen.

Et viktig formål med tiltaket er å legge bedre til rette for myke trafikanter, i tillegg til generell estetisk og funksjonell opprusting. I nordre del, fra Vetrilidsalmenningen til Bergen domkirke skal trafikkmengden

dempes ved hjelp av en «shared space» -løsning. Det innebærer at de vante skillene mellom myke trafikanter og biltrafikk løses opp. I tillegg er det planlagt å gjennomføre trafikkregulerende tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken.

Kong Oscars gate inngår i traseen for sykkel-VM som skal arrangeres i september 2017. Dette er det tatt høyde for i prosjektplanleggingen. Ved eventuelle uforutsette forsinkelser vil det bli gjort midlertidige tiltak som sikrer at gaten er tilgjengelig for arrangementet som planlagt.

Trolleybuss – Infrastruktur

Hordaland fylkeskommune har vedtatt at det skal satses videre på drift av trolleybuss i Bergen. I juni 2015 overtok fylkeskommunen infrastrukturen for trolleybussene. Trolleybussene har i forbindelse med dette fått en oppgradering. Det er gjennomført en teknisk utredning som viser behovet for reinvesteringer i infrastrukturen for trolleybussen. Det foreslås å sette av et tilskudd på 2 mill. kr. for å imøtekomme dette behovet.

Forlenging av trolleylinje

Det foreslås å sette av 2 mill. kr. til gjennomføring av teknisk forprosjekt for å forlenge eksisterende trolleylinje. Bybanen utbygging gjennomfører forprosjektet. Beslutning om forlenging av linje blir lagt frem for politisk behandling våren 2017. Finansiering må avklares i forbindelse med pågående prosesser med etablering av en bymiljøavtale for Bergen.

Mobilitetstiltak

Formålet med mobilitetstiltak er å endre reisevaner og bidra til mer bærekraftige transportvaner. I denne gruppen er de myke tiltakene som informasjons- og holdningskampanjer rettet mot individer og bedrifter. Slike tiltak er effektive i kombinasjon med infrastrukturtiltakene. Posten gir mulighet til lokale aktiviteter som aksjoner, rådgivning, etc. Det kan være aktuelt å benytte midlene til fysisk infrastruktur som støtter opp under formålet, som for eksempel mobilpunkter –arealer for sykkelparkering, bildeling, ladepunkter, informasjon om kollektivtilbud, etc.

Gang- og sykkeltiltak

Alle tall i 1000 kr

Prosjekt	Budsjett 2017	Behov etter 2017	Andel /antatt totalkostnad*
Sykeltrase gjennom sentrum Christiesgate – Sandviken <i>-Oppstart prosjektering</i>	2 000		
Sykeltrase/ kollektivfelt, Sandviksvei – Sandviksvei 163 (Glass Knag) <i>-Oppstart prosjektering</i>	2 000		
Gang- og sykkelbro Nygårdstangen	35 000	10 000	56 000
Sykeltrase' mot Nordnes	7 000	7 000	19 000
Gang- og sykkeltiltak i knutepunkt, f.eks.Wergeland etc.	10 000		30 000
Bjørgeveien Straume –Sandeidet	40 000	14 000	60 000/ 71 750
Skilting/ Oppmerking i sentrale strøk	3 500		
Gangveger til bybanestopp	4 700		
Salhusveien, Sykkelveg m/ fortau	38 000	0	71 000**
Oppfølging sykkelbyavtalen	2 000		8 000
Fleslandsveien	5 700	0	17 600
Diverse sykkeltiltak <i>-Fremkommelighet - kanter, merking -Sykling mot enveiskjørt gater</i>	1 100		
Bysykler	3 000		
SUM Gang- og sykkel	154 000		

* Antatte totalkostnader er ført opp, men er noe usikre der det ikke er gjennomført anbud.

** Unntatt eksterne midler

Sykeltrase gjennom sentrum

I 2017 føres det opp midler til prosjektering av trase for hovedsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken; -fra Christies gate og frem til Sandviksveien. Forprosjekt for tiltaket har vært på høring og videre arbeid med detaljplaner pågår.

Formålet er å legge til rette for at det kan anlegges en trafiksikker og attraktiv sykkeltrasé sør – nord gjennom sentrum. Det tas sikte på å etablere en mest mulig enhetlig og sammenhengende trasé med færrest mulig konfliktpunkter mellom syklende og andre trafikantgrupper. På de deler av strekningen som kan komme i konflikt med en eventuell fremtidig bybanetrase foreslås det at det anlegges midlertidige løsninger med enkel standard. Dette gjelder for sentrumsgatene og del av Sjøgaten. Som en del av prosjektet med å etablere sykkeltrase gjennom sentrum kan det være aktuelt med å oppgradere leskur på bussholdeplassene langs strekningen.

Sykeltrase/ kollektivfelt i Sandviken

På strekningen fra Sandviksvei til Sandviksvei 163 (Glass Knag) skal det etableres nye forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Krysset ved Gjensidigegården skal lysreguleres, det skal etableres ensidig sykkelveg og kollektivfelt. Det er satt av midler i 2017 til prosjektering og utarbeiding av konkurransegrunnlag. Tiltaket vil ha oppstart så snart det lar seg gjøre, men kommer trolig til utførelse i 2018.

Gang og sykkelbro Nygårdstangen

Dagens bro er midlertidig, svært smal og gir et dårlig tilbud til gående og syklende. Ny gang- og sykkelbro på Nygårdstangen er prosjektert i 2015 og utfylling i Store Lungegårdsvann ble godkjent med premiss om bruk av masser fra Ulrikstunnelen til Jernbaneverket våren 2016. Utfylling har pågått høsten 2016. Arbeider med etablering av broen lyses ut ved årsskiftet 2016/2017 og etablering starter opp så snart som mulig. Slutfaktura vil trolig komme i 2018.

Den nye broen vil være av stål, 60 meter lang og 6 meter bred. Broen er i samsvar med reguleringsplan for Nygårdstangen. Ny videregående skole og nytt badeanlegg innebærer at tilbudet bør komme så snart som mulig. Broen bør dessuten etableres før fremtidig, tilstøtende helikopterplass kommer i funksjon for å unngå konflikter i byggeperioden. Justering av tidspunkt for å starte opp går ikke ut over estimert totalkostnad i prosjektet på 56 mill. kr.



Midlertidig bro for utfylling av steinmasser løftes på plass. Foto: Ingrid Feet Bjørgo.

Sykeltrase' mot Nordnes

Det skal etableres et sammenhengende sykkelnett i Strandgaten fra C. Sundts gate/ Holbergsalmenningen til Tidemannsgate (før Akvariet) på Nordnes. Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av et tilfredsstillende sykkelnett i Bergen. I sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 er «Nordnesruten» definert som hovedrute for sykkel i C. Sundts gate og Strandgaten.

Gjennomføringen og prioriteringen av prosjektet er behandlet i bystyret og i fylkestinget i sak om belønningsmiddelsøkning for 2015-18. Bergensprogrammet skal bidra med 19 mill.kr. eks. mva. I 2016 ble prosjektet tildelt 5 mill. kr. fra Samferdselsdepartementet i form av ekstramidler til sykkeltiltak løyvd over revidert statsbudsjett. Resten finansieres med belønningmidler over plan og byggeprogram i 2017 og 2018. Tiltaket gjennomføres av graveklubben og startet opp høsten 2016.

Gang- og sykkeltiltak i knutepunkt, Wergeland etc.

I tråd med Kommuneplanens arealdel, satser kommunen målrettet på knutepunktsutvikling, med særlig vekt på bybanestoppene. Områdeplaner følges konkret opp med utbyggingsavtaler med privat del-finansiering for å sikre offentlig infrastruktur. Det ble derfor satt av 30 mill. kr i handlingsplan-perioden. Midler fra Bergensprogrammet kan utløse private bidrag, og dermed øke satsingen på offentlig infrastruktur. Som eksempel ble det i bystyresak 251/13 vist til at dette gjelder på Wergeland, men også for områdeplaner for Paradis og Mindemyren er aktuelle for slike bidrag. I 2015 startet prosjektering og grunnverv for gang og sykkelveg m/bro over Nesttunveien og bybanen, og av fremtidig infrastruktur og vegnett på Paradis. I 2017 settes det av 10 mill. kr. til videreføring av denne satsingen.

Fv. 540 Bjørgeveien, Straume –Sandeidet

Tiltaket er forankret i Handlingsprogram for Bergensprogrammet 2014-2017 og ble utsatt ved utarbeiding av plan og byggeprogram for 2015. Det skal etableres ny sykkelveg med fortau langs Sælevatnet og Bjørgeveien på strekningen fra Straumeveien til Sandeide. Totalt utgjør strekningen 1,1km. og er viktig for å sikre hovedrute for sykkel i samsvar med vedtatt sykkelstrategi.

Tiltaket bidrar til økt sikkerhet og reduserer faren for ulykker ved at gående og syklende skilles. Fremkommeligheten for syklister bedres og det legges til rette for bruk av sykkel på korte turer. Det etableres et mindre grøntbelte mellom kjøreveg og trase for gående og syklende som anlegges lavere enn hovedvegen, for å redusere trafikkstøy. Riggområde i kanten av Sælevannet ferdigstilles som friområde.

I 2016 ble tiltaket prosjektert og lyst ut. Det settes av midler i 2017 til realisering av tiltaket som ferdigstilles samme år. Etter gjennomført anslag har prosjektet en antatt total kostnad på 71,75 mill. kroner hvorav 60 mill. finansieres over Bergensprogrammet. Private aktører bidrar med totalt 11,75 mill. kroner som følge av rekkefølgekrav om etablering av gangbro over Bjørgeveien ved Strømme gård. Stein fra Rv-prosjektet Svegatjørn-Rådal skal tilføres prosjektet.

Skilting oppmerking i sentrale strøk

Våren 2016 ble Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune tildelt øremerkede tiltaksmidler (3,5 mill.kr.) til skilting og oppmerking langs hovedsykkelruter på fylkesveg. Tiltaket ble lyst ut og startet opp høsten 2016 og slutføres i 2017. Tiltaket har en total kostnad på 7 mill. kr. med krav om 50 % egenandel som er ført opp i byggeprogrammet for 2017.

Gangveger til Bybanestopp

På grunnlag av tidligere utarbeidede rapporter i regi av Bergen kommune, pågår det realisering av tiltak etter prosjektet gangveger til Bybanen. Det er satt av 4,7 mill. kroner i 2017. Av disse utgjør 1,65 mill kroner egenandel til tre enkelttiltak som det er søkt om tilsvarende statlig tilskudd til etter tilskuddsordning for å øke sykkelbruk (jf. byrådssak 1293/16). I tillegg er prosjektet tildelt ytterligere 10 mill. kroner fra Samferdselsdepartementet i ekstra belønningsmidler for 2016. Disse midlene er ført over til bruk i 2017.

Målsettingen med tiltakene er å redusere avstander og øke kvaliteten på gangforbindelsene til Bybanen, slik at flere skal velge kollektivtransport fremfor bil. For relativt lave kostnader kan tilgjengeligheten til Bybanen økes for mange bolig- og arbeidsplassområder. Eksempler på tiltak for å forbedre og oppgradere eksisterende og/eller etablere nye forbindelser, er nytt dekke og håndtering av overvann, trapper, håndlister, belysning og skilting for å korte ned avstanden til Bybanen.

Fremdriften er avhengig av avtaler med private grunneiere. De fleste tiltakene ligger på privat grunn og inngår ikke i en reguleringsplan. Framdrift er og avhengig av godkjente byggetillatelser.

Fv. 564 Salhusveien, sykkelveg med fortau

Tiltaket er en manglende lenke som ved gjennomføring vil gi et fullverdig tilbud på 1,5 km for både gående og syklende. Tiltaket er forankret i gjeldende sykkelstrategi, bystyrevedtak i 2010 og i Handlingsprogram for Bergensprogrammet (2014 -2017). Tiltaket sto oppført med bevilgning i byggeprogrammet i 2014 og 2015. Tiltaket var ferdig prosjektert, men har hatt senere fremdrift enn tidligere forutsett i handlingsprogrammet for Bergensprogrammet (2014-2017). Dette pga. utfordringer med kvalitet på tilbudet, grunnverv og grensesnitt mot private, tilgrensende utbyggingsplaner det har vært utfordrende å finne en god løsning på.

Lenken ligger i et område som er i vekst, nær bydelssenteret Åsane, som skal utvikles urbant og tett. På strekningen fra Åsamyrane til Ulset sykehjem og videre til Ulsetstemma blir det etablert sykkelveg med fortau, med bredde 4,5 meter. Dette er en økning i standard som opprinnelig besto av et fortau med en bredde på tre meter. Ved å skille gående og syklende gis et tilbud som bedrer fremkommeligheten for syklistene, er mer trafiksikkert og faren for ulykker mellom gående og syklende reduseres.

Prosjektet har en antatt total kostnad på 116 mill. (2016) kroner og finansieres ved spleiselag etter rekkefølgekrav til private utbyggere i samme område. Eksterne parter bidrar samlet med 45 mill. kroner til prosjektet, for kanalisering av kryss til nytt boligområde ved Ulset og til etablering av røranretning for kabling og forsterking av høyspenttrase'. Etablering av nytt kryss medfører at adkomsten til BIR sin gjenvinningsstasjon i Salhusvegen må legges om. Anleggsvirksomheten startet årsskiftet 2015/ 2016 og er forventet ferdigstilt sent høsten 2017.

Oppfølging sykkelbyavtalen

Det budsjetteres med et årlig beløp til oppfølging av sykkelbyavtale for Bergen.

Prosjektet «Sykkelbyen Bergen» ledes av sykkelsjefen i Bergen kommune og har fokus på kampanjer, kommunikasjon etc. for å fremme sykkel som et smart fremkomstmiddel, bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby og å skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig og positiv kommunikasjon. Videre fokuseres det på å gi bergensere verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle og å utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere.

Det er utviklet en visuell profil som brukes i kommunikasjonsarbeidet i materiell, nettsider og sosiale medier. Sykkelbyen Bergen er også en aktiv aktør i media og initierer saker og stiller opp på forespørsel. I 2017 vil samarbeid med sykkel VM stå sentralt i arbeidet i sykkelbyen Bergen.

Fleslandsveien

Bergen kommune ved vann og avløp, (VA), har rekkefølgekrav for opparbeiding av gang og sykkelveg langs Fleslandsveien. Bergen kommune finansierer tiltaket og Statens vegvesen er byggherre på vegne av Hordaland fylkeskommune. Hordaland Fylkeskommune bevilger midler til inndekning av merverdiavgift i prosjektet. Utlegg av merverdiavgift blir refundert av staten. Etter anbudsutlysning ble det klart at tiltaket hadde en merkostnad på 5,7 mill kr. For å fullfinansiere tiltaket føres dette beløpet opp i plan og byggeprogram for 2017. Ferdigstilling og sluttoppgjør utføres i 2017.

Diverse sykkeltiltak

Fremkommelighet, sykkel i sentrum etc.

Det settes av en pott til generelle og enkle fremkommelighetstiltak for sykkel i sentrum og til prosjektet sykling mot enveiskjørte gater i sentrum.

Sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater er et tillatt virkemiddel for å bedre fremkommelighet for syklisters dersom det tilrettelegges særlig for dette, i form av fysiske tiltak, eks. skilting og etablering av egne sykkelfelt/areal. Tiltaket er trukket frem i *Oppfølging av sykkelstrategi for Bergen-handlingsplan 2010-2013*. Forslag til nye kriterier for sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater har vært på høring. I 2015 pågikk det en mulighetsstudie for å kartlegge hvor det kan være mulig å innføre sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater i sentrale deler av Bergen kommune (Bergenhus, Årstad og Indre Laksevåg). Prosjektet er en følge av et politisk ønske om å innføre tiltak i enveisregulerte gater for å lette syklisters fremkommelighet på veinettet, jf. bystyrevedtak 205-13. 113 gater er gjennomgått og gitt prioritet ut i fra ulike kriterier, blant annet: nærhet til andre sykkelruter, snarvei/omvei, krav ihht. sykkelhåndbok. Realisering av tiltak etter dette arbeidet startet opp i 2016 og vil videreføres i 2017.

Bysykler

Det har over tid vært et ønske om å etablere en permanent bysykkelordning i Bergen, slik det er gjort i en rekke andre byer i landet, herunder Oslo, Stavanger, Trondheim, Drammen, Bærum og Lillestrøm. Prøveordningen med gratis bysykler under Festspillene i 2016 viste potensialet for bysykler i Bergen. Både Bergen bystyre og fylkestinget har gjort vedtak om etablering av bysykler i Bergen. Det er ønskelig å etablere ordningen så raskt som mulig.

En bysykkelordning har blant annet som formål å bidra til effektive og miljøvennlige reisemønstre i byområder, og kan særlig bidra i begge ender av reisekjeden – for eksempel til og fra kollektivknutepunkt. En bysykkelordning bidrar også til en moderne og samfunnsøkonomisk nyttig ressursanvendelse ved at et stort antall mennesker deler på bruken av transportmidler og sikrer høy utnyttelsesgrad. Bysykler passer derfor godt inn i definerte målsettinger for Bergensprogrammet, belønningsmiddelordningen og ikke minst i en fremtidig bymiljøavtale.

De fleste bysykkelordninger er innrettet som langsiktige leasingkontrakter med én leverandør som har totalansvar for innkjøp, drift og vedlikehold, inkludert teknologisystemer (informasjons- og betalingssystemer). Hovedkostnaden for oppdragsgiver er en årlig leasingsum gjennom kontraktperioden. I tillegg kommer noen mindre etableringskostnader med å legge til rette for strøm og fundamentering av stativer på de ulike stasjonene. Det er krevende å estimere kostnader for bysykkelordninger, blant annet fordi de fleste er reklamefinansiert og kostnadsbildet derfor i liten grad er tilgjengelig.

Erfaringer fra andre, sammenliknbare byer, herunder Oslo og Trondheim, gir et kunnskapsgrunnlag å basere seg på ved etablering i Bergen. For å lykkes best mulig, anses det som formålstjenlig å basere anskaffelsen på en fasedelt etablering med gradvis opptrapping av omfang og utbredelse. Anskaffelsen bør ta høyde for innovasjon og teknologisk utvikling på området. På sikt bør ordningen ha en størrelse på om lag 800-1 000 sykler, og dekke det utvidete sentrumsområdet. Etter hvert kan det også bli aktuelt å utvide ordningen til bydelssentra.

En ordning av den størrelse som er skissert over, kan innebære årlige bruttokostnader i størrelsesorden 6-8 mill. kroner, gitt en langvarig (10-årig) leasingkontrakt. En bysykkelordning vil også gi inntekter ved at brukere betaler for bruken gjennom ulike typer abonnement. Et konservativt anslag tilsier brukerinntekter på i størrelsesorden 1,5 til 2 mill. kroner per år i en veletablert ordning. Dette er som nevnt usikre størrelser, men estimatene er basert på erfaringer fra andre byer i Norge.

Bergen kommune arbeider med alternative modeller for finansiering. Det er ventet at disse spørsmålene vil finne sin avklaring våren 2017, og det foreslås å sette av 3 mill. kroner til forberedende arbeid over plan- og byggeprogrammet.

Forberedende arbeid er primært knyttet til gjennomføring av anskaffelse og grunnarbeid for etablering av stasjoner. Denne typen anskaffelse, som er relativt kompleks, vil måtte ta om lag et halvt år å gjennomføre. Etter at leverandør er valgt, er det om lag et halvt års produksjonstid for sykler, stativer og annet nødvendig materiell. Grunnarbeid for etablering av stasjoner vil pågå parallelt, i kommunal regi. Dette tilsier at tidligst mulig tidspunkt for oppstart av bysykkelordning vil være høsten 2017, alternativt våren 2018.

Trafikksikkerhetstiltak

Alle tall i 1000 kr

Prosjekt	Budsjett 2017
Trafikksikkerhetsinspeksjon	5 500
Fotgjengersikring	15 000
Vegbelysning	2 700
Ulykkespunkt	6 000
Trafikksikkerhetsplan – Diverse mindre tiltak	2 800
SUM Trafikksikring	32 000

Trafikksikkerhetsinspeksjon

Trafikksikkerhetsinspeksjoner har avdekket feil og mangler i vegnettet. I 2017 vil det bli utført tiltak på disse strekningene:

Fv 7 Gullbotn – Trengereid:

Inspeksjon ble gjennomført i 2016 og det etableres forsterket midtoppmerking (sinusfresing) ved neste re-asfaltering som tiltak mot utforkjøring.

Fv 580 Indre Arna – Espeland:

Det ble i 2016 etablert rekkverkstiltak på flere broer på strekningen. Resterende tiltak mot utforkjøring etableres i 2017. Det vil bli montert rekkverk, stolper med avskjæringsledd, sikring av sideterreng etc. Tiltaket er forankret i tiltaksplanen for 2014-2017.

Fotgjengersikring

Fv 280 Øvre Fyllingsveien (Damsgård skolekrets):

Tiltaket er basert på trafikksikkerhetsutredning sommer 2016 og ble prosjektert høsten 2016. Det skal etableres gangfelt, belysning, manglende fortauslenker og kryss med Monrad Mjeldes vei (ulykkespunkt) skal signalreguleres. Nytt gangfelt med tilhørende fortausløsninger vil bli etablert ved Litlafjell barnehage.

Fv 281 Vestlundveien:

Nytt gangfelt etableres ved Betanien/Traudalen.

Fv 285 Torgny Segerstedts veg:

Det vil bli etablert fem nye gangfelt og fartsdemping i Torgny Segerstedtsveg. Tiltakene koordineres med planlagt oppgradering av bussholdeplasser i området.

Lysregulering Hesthaugveien fv 240 ved Morvikbotn:

Gangfelt ligger på strekning med fartsgrense på 60 km/t og blir derfor signalregulert.

Gangfeltprosjektet

I Bergen er det gjennomført en omfattende registrering av bruk og tilstandsvurdering av gangfelt på fylkesvegene. Tiltakene retter seg i første rekke mot gangfelt som er vurdert å ha høyest risiko, og i 2017 vil det bli utført sikringstiltak i tråd med anbefalingene i dette prosjektet:

Fv 284 J L Mowinckelsvei/C J Hambros v:

Flere gangfelt er vurdert med middels risiko. Det er høyt fartsnivå i området og det går busser på strekningen. Det vurderes etablering av fartsdemping ved kryssingspunkt. Dette skal være kollektivtilpassede tiltak som koordineres mot planlagt oppgradering av holdeplasser i området.

Fv 282 Allestadveien:

I Allestadveien vil det bli etablert kollektivtilpassede fartsdempende tiltak ved kryssingspunkt for fotgjengere. Det er mange skolebarn som krysser veien, som også er del av stamlinje 4 for buss.

Fv 283 Dag Hammarskiölds veg:

Også i Dag Hammarskiölds veg vil det bli etablert kollektivtilpassede fartsdempende tiltak ved kryssingspunkt for fotgjengere. Det er mange skolebarn som krysser veien, som også er del av stamlinje 4 for buss.

Vegbelysning

Flere stekninger oppgraderes og gangfelt får intensivbelysning. Det er stort behov for oppgradering av eldre belysning langs flere fylkesveger i Bergen. En rekke armaturer er utdatert, og byttes gradvis ut med nye. Tiltak gjennomføres på:

- *Fv 284 Øvre Fyllingen – Bråtet*
- *Fv 163 Fanafjellsvegen*
- *Fv 272 Thormøhlens gate*

Ulykkespunkt

Fv 251 Vilhelm Bjerknes vei ved Bergenshallen:

Dette er et kryss med et komplisert trafikkbilde og som trafikkeres av mange trafikantgrupper og Bybanen. Tiltaket er å signalregulere hele krysset på nordsiden av Bergenshallen, bl.a. som følge av ny utbygging i området. Tiltaket er prosjektert i 2016 og realiseres i 2017.

Fv172 Skagevegen avkjørsel:

Tiltaket er avkjørselssanering. Grunnnavtale er oppnådd, tiltaket er prosjektert i 2016 og realiseres i 2017.

Trafikksikkerhetsplan

Diverse enkelttiltak:

I løpet av året kommer det fortløpende henvendelser angående mindre tiltak som kan ha et prekært behov for realisering. Foruten slike ikke-spesifiserte tiltak er det også aktuelt med mindre resttiltak og justeringer etter tidligere områdetiltak.

Fv 163 Fanafjellsvegen.

I Fanafjellsvegen vil 30 km/t sone øst for Nordvik skole utvides og suppleres med fartsdemping. I området er det mange skolebarn og strekningen er preget av kryssingsproblematikk og dårlig sikt ved bussholdeplass.

Kollektivtiltak

Alle tall i 1000 kr

Prosjekt	Budsjett 2017	Behov etter 2017	Andel / antatt total-kostnad*
Terminaler, knutepunkt og holdeplasser - stamlinjene			
<i>Innfartsparkering</i>	4 000		
<i>Opprusting holdeplasser</i>	20 000		
<i>Bytte av leskur på særlig viktige holdeplasser</i>	4 000		
<i>Sentrumterminalen Strandkai terminalen, Olav Kyrres gate - prosjektering</i>	4 000		
<i>Kollektivsnuplass øvre Kråkenes</i>	6 000		
<i>Sletten terminal</i>	1 000		
<i>Åsane terminal- kapasitetsøkning</i>	13 000	0	17 000
Framkomsttiltak for buss på stamlinjene			
<i>Fyllingsdalen Kollektivfelt Allestadveien – Skarphaugen</i>	19 000	0	120 000
<i>Hesthaugveien Kollektivfelt</i>	1 000	4 000	11 000 +3 000
<i>Aktiv signalprioritering</i>	1 000		
<i>Tiltak etter strekningsvise utgreiinger stamlinjene</i>	1 000		
Diverse tiltak			
<i>Fremkommelighet kommunale veier, busslinje 10</i>	5 000	10 000	
<i>Kollektivprioritering Haukås/ Breistein (kryssutbedring og kollektivfelt)</i>	6 000		
<i>Fremkommelighet, etc.</i>	1 000		
<i>Oppgraderinger bybanen I/II, etc.</i>	10 000		
SUM Kollektiv	96 000		

* Antatte totalkostnader er ført opp, men er noe usikre der det ikke er gjennomført anbud.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedtatt en strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der Bergen kommune sa seg enig i hovedprinsippene. Strategien har et delt fokus mellom Bergen og omlandskommunene. I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med videre utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). Bevilgningen i 2017 er til utviding av innfartsparkering i forbindelse med kapasitetsøkningen ved Åsane terminal.

I tillegg til videreutvikling av innfartsparkeringstilbudet blir det også arbeidet med en mulig betalingsløsning for innfartsparkering. Innfartsparkering for sykkel skal etableres på alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet.

Opprustning holdeplasser

Denne posten er til generell opprustning og universell utforming av holdeplasser og endeholdeplasser langs stamlinjene. Oppgradering av holdeplasser vil i årene fremover inkludere nødvendig fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon for de reisende. Innføring av sanntidsinformasjon i kollektivtrafikken i Hordaland gjøres av Hordaland fylkeskommune v/Skyss. Den delen som går på fysisk tilrettelegging på holdeplassene, blant annet fremføring av strøm, vil bli finansiert over Bergensprogrammet. Det har vært stor aktivitet og et stort antall holdeplasser er opprustet og ombyggt de siste årene. Det vil bli en ytterligere satsing de kommende år. Motivasjonen for satsingen er både å øke kvaliteten for de reisende, å redusere reisetiden og gjøre kollektivnettet bedre driftsmessig. Det vil bli gjennomført tiltak på både kommunale og fylkeskommunale veier.

Arna terminal – reetablering

Jernbaneverket skal utvide kulverten i Storeelva i Indre Arna i forbindelse med prosjektet om etablering av dobbeltspor. I dette arbeidet skal dagens bussterminal i Arna brukes til riggområde. Det blir lagt til rette for at en midlertidig terminal i byggeperioden. Når bygging av kuverten er ferdigstilt vil Jernbaneverket tilbake stille terminalen til dagens standard. I forbindelse med ferdigstilling av terminalen vil man oppgradere terminalen med blant annet fasiliteter for bussjåfører og oppgradert system for publikumsinformasjon. Prosjektering og bygging av den oppgraderte løsningen gir ekstrakostnader som vil dekkes med midler fra holdeplasser i Bergensprogrammet. Kostnadene for prosjektering (ca. 0,7 mill. kr.) vil komme i 2017 og for realisering i 2018.

Bytte av leskur på særlig viktige holdeplasser

Særlig viktige holdeplasser defineres ut fra beliggenhet og antall påstigende. I indre by er det ønske om en høyere teknisk standard på leskur i tråd med kravene til universell utforming samt en enhetlig visuell utforming, (bybanestandard). Det kan for eksempel være aktuelt å etablere nye leskur på holdeplassene rundt Haukeland sjukehus, Møhlenpris, Stadsporten, Kong Oscars gate, Nygaten og Strandgaten. En rekke andre holdeplasser har så mange påstigende passasjerer daglig at en også her ønsker å få på plass nye leskur med en høyere teknisk standard enn dagens, men likevel med en lavere visuell standard enn leskurene som velges i indre by.

Sentrumsterminalen

Sentrumsterminalen omfatter holdeplassene Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Her skal det etableres bedre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprustning og tilrettelegging for busser og reisende. Det er gjennomført et forprosjekt som avklarer mulig omfang, funksjon og estetikk for sentrumsterminalen. Realisering av tiltak startet opp i 2015/ 2016 og videreføres i 2017. I 2017 vil også terminalen på Strandkai terminalen bli rustet opp til samme standard.



Holdeplasser under opprustning i Allehelgensgate og Christiesgate. Foto: Beate Riisnæs Eide.

Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes

Rutestrukturen til Skyss, har medført behov for snumuligheter for bussen på Øvre Kråkenes. Reguleringsplanen ble vedtatt i juni 2014. I 2015 og 2016 er tiltaket prosjektert og grunnverv er gjennomført. Totalkostnad for tiltaket er økt fra 12 til 19 mill. kr. Det skal derfor vurderes enklere løsninger, før tiltaket realiseres. Tiltaket vil være bygging av rundkjøring for at bussen kan snu ved endeholdeplass. Skyss etablerer også sjåførfasiliteter som toalett, etc. ved tiltaket.

Sletten terminal

Sletten er allerede i dag et sentralt, men lite funksjonelt, byttepunkt for reisende med Bybanen som skal videre til barne- og videregående skole i området og Haukeland universitetssjukehus, og har behov for utvikling dersom planene om bedre tverrkommunikasjon i Bergensdalen og lettere tilgang til bydelssenteret på Sletten skal kunne realiseres. Tiltaket vil kunne legge til rette for økt kollektivandel på denne type reiser.

Etablering av Sletten terminal vil muliggjøre et bedre tverrgående tilbud til Sletten/ Landås og omkringliggende områder og gi nye områder forbindelse mot Bybanen. Terminalen vil fungere som endepunkt med gode fasiliteter for stamlinje 3 og busslinje over Wergeland vil kunne forlenges slik at den også gir et tilbud mot Sletten. Derfor har denne høyest prioritet av terminalene. Målsetningen med etablering av kollektivterminal på Sletten er at bybane og buss i størst mulig grad skal gi et integrert kollektivnett. Ny terminal på Sletten vil knytte sammen Bergensdalen og gjøre det lettere å reise på tvers, og vil sikre områdene Lægdene, Sollien, Nattlandsfjellet og Sædalen kontakt med Bybanen både sør- og nordover, samt kontakt med det største bydelssenteret i Bergensdalen. Tildeling i 2017 er til prosjektering.

Åsane terminal

Kapasiteten ved Åsane terminal er i dag fullt utnyttet. Det skal etableres en ekstra pir med 3 – 4 ekstra oppstillingsplasser for buss. I tillegg skal antallet reguleringsplasser for buss økes. Tiltaket vil medføre en reduksjon i antallet innfartsparkingsplasser (ca. 45), Det blir parallelt arbeidet med å erstatte disse andre steder i Åsane. Parkeringsplassene som ligger nærmest Hesthaugvegen skal utvides. Det samme skal parkeringsplass mot E39.

Terminalen skal utvides med en ny perrong (nye buskur, universell utforming, kantstein, betongdekke i vegbane). Eksisterende asfalt på deler av området skal reasfalteres. Det vil bli etablert betongdekke på to av de eksisterende holdeplassene.

Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fyllingsdalsveien, Allestadveien – Skarphaugen

Reguleringsplan for tiltaket ble godkjent i bystyret våren 2013 og tiltaket ble prosjektert og startet opp august 2015. I 2016 har arbeidet med å etablere et nytt 1100 meter langt kollektivfelt på strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen pågått for fullt. Tiltaket vil gi økt attraktivitet både for kollektivtilbudet og for gående og syklende i området og er en del av prosjekt for sammenhengende kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen. Det inkluderer også etablering av innfartsparkering for 108 kjøretøy og sykler ved lokaliteten til dagens Foto Knudsen. Alternativt vil innfartsparkeringen etableres ved dagens lokalisering av riggområde for Ringveg vest.

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen etableres det også sykkelveg m/ fortau sammen med nytt kollektivfelt. Tiltakene vil gi økt attraktivitet både for kollektivtilbudet og for gående og syklende i området. Midlene som er ført opp i 2017 er til restfinansiering av prosjektet som ferdigstilles våren 2017.



Etablering av kollektivfelt og ny sykkelveg med fortau pågår i Fyllingsdalen. Foto Ingrid Feet Bjørgo.

Hesthaugveien kollektivfelt

Det skal etableres kollektivfelt i Hesthaugveien retning øst, på strekningen fra rundkjøring i vest mot rundkjøring ved Åsane terminal. Det skal og etableres eget kollektivfelt på rampen fra E 39 fram til rundkjøring ved brua på Hesthaugveien. Det er ønskelig å prioritere tiltak for å gi bussen bedre fremkommelighet/kollektivfelt inn mot sentrale byttepunkt for buss, da slike tiltak fanger opp en høy andel av busstrafikken og samtidig bidrar til mer forutsigbarhet i bytte mellom ulike kollektivlinjer. Tiltakene ble lyst ut høsten 2016 og starter opp i 2017.

Aktiv signalprioritering (ASP)

Det skal etableres et pilotprosjekt med aktiv signalprioritering av buss på Laksevåg, der busstrafikken får økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen.

Formålet med pilotprosjektet er å få etablert teknologi som senere kan innføres i flere lyskryss i Bergen. Formålet med ASP er todelt: Bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjøretid, og samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Både kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet. Arbeidet startet opp i 2016 og videreføres i 2017.

Tiltak etter strekningsvise utgreiinger stamlinjene

Det er gjennomført en strekningsvis gjennomgang av dagens linje 2-trase, med mulig forlengelser til Sædalen og Laksevåg/ Lyngbø. Det arbeides med flere ulike tiltak langs denne traseen, som samlet sett skal kunne bidra til bedre fremkommelighet både innenfor dagens trase og langs de mulige forlengelsene. Linje 2 er stamlinjen med lavest gjennomsnittshastighet.

Tiltakene er på ulike stadium i planleggingen, og omfatter aktiv signalprioritering (ASP) på Laksevåg, holdeplassanering og –oppgradering, universell utforming og nye kollektivfelt ved Haukeland. Kollektivfeltene ved Haukeland er på et tidlig stadium i planleggingen, og må koordineres med mulig bybanetrase i området og videre utbygging av Haukeland Universitetssjukehus. Når det gjelder holdeplassanering, så omfatter dette sammenslåing av holdeplasser og nyetablering. Et sentralt fokus i denne sammenheng har vært jevn holdeplasstakt og mulighet til å oppnå universell utforming av holdeplassene.

Fremkommelighet for buss på kommunale veier

Det er utarbeidet en konsulentrapport med dokumentasjon av tiltak for å gi linje 10 (Mulen - Wergeland) bedre framkommelighet for busser. Linjen går mellom Wergeland og Minde og er en av de tyngste busslinjene Bergen. Linjen kjører i et område med tett bebyggelse og mange kollektivreisende. Linjen tilfredsstillter ikke krav til frekvens, selv om kapasiteten og etterspørselen tilsier at det er nødvendig å øke frekvensen. Parkerte biler langs traseen og smale gater skaper dårlig framkommelighet og vanskelige forhold for bussjåførene. Økt frekvens kan virke mot sin hensikt da møtende busser vil bli problem i seg selv.

Trafikketaten i Bergen kommune arbeider med en overordnet plan som vil ta opp i seg skilttiltak. Å etablere møteplasser i trange gater er også et viktig tiltak. Det anbefales at det vurderes å gjøre noen strekninger enveiskjørte. Dette er en større sak. I første omgang kan det gjøres tiltak på holdeplasser, som samlokalisering, ny standard, omgjøre busslommer til kantstopp og oppmerking. Det er satt av 5 millioner til tiltak på linje 10 i 2017.



Smal strekning med mye parkerte biler og vanskelige møteforhold. Bussen står og venter. Foto: Morten Wanvik Skyss

Kollektivprioritering Haukås/ Breistein (kryssutbedring og kollektivfelt)

Det vil bli etablert nytt kollektivfelt på den kommunale Haukåsveien inn mot krysset på Steinestøvegen og tilrettelegging for at bussene kan kjøre rett fram i høyrefeltet på E 39 inn på eksisterende busslomme i nordgående retning. Langs E39 i nordgående retning vil det samtidig etableres et kollektivfelt frem til første busslomme. I rushperiodene er det til dels store forsinkelser for å komme inn på Steinestøvegen fra Nordre Brurås. I tillegg til inn- og utkjøring til bussanlegget på Haukås passerer ca. 280 bussar i døgnet dette krysset på veg mellom Bergen/Åsane og Nordhordland/Åsane nord. Forsinkelser på denne strekninga gir utfordringer med planlagte bussbytter for eksempel i Knarvik. Prosjektering av tiltaket startet opp i 2016.

Diverse kollektivtiltak

Fremkommelighet, etc.

Posten er til mindre ikke spesifiserte tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette er tiltak som ofte ikke er store i omfang, men som kan ha stor effekt på fremkommelighet.

Oppgraderinger bybanen I/II, etc.

Det er behov for oppgraderinger/ investeringer langs Bybanen byggetrinn I og II for å bedre funksjonalitet /oppretting på enkelte tekniske løsninger som ikke er tilfredsstillende i daglig drift. Tiltak med klar investeringskarakter finansieres over posten diverse kollektivtiltak.

Eksternt mellomfinansierte tiltak med produksjon i 2017 som skal refunderes over Bergensprogrammet

Prosjekt	Budsjett 2017	Rest-behov etter 2017 (andel Bergenspr.)	Andel /antatt totalkostnad
Fotgjengersikring ved Kirkevoll skole		40-51	55-66 000
SUM			

Fotgjengerkryssing ved Kirkevoll skole

Etablering av nytt krysningspunkt for fotgjengere ved Kirkevoll skole startet opp sommeren 2016. Tiltaket inkluderer etablering av undergang vest for kryss med Krokeidevegen, kombinert med ombygging av krysset til rundkjøring med eget bussfelt fra Fanavegen til Krokeidevegen. Tiltaket har som mål å gjøre tryggheten og sikkerhet for skolebarn og andre myke trafikanter bedre. Bakgrunnen for valg av planfri kryssing er ulykkessituasjon, stort antall skolebarn som må krysse Fanavegen og stor trafikkmengde (11500 ÅDT).

Totalkostnadene for prosjekter er anslått til 55-66 mill. kroner. Tiltaket startet opp sommeren 2016. Tiltaket vil stå ferdig i 2017. E39-prosjektet står for gjennomføring og forskutterer finansieringen av dette. Forskutteringen refunderes fra Bergensprogrammet før E39 Svegatjønn-Rådal er regnskapsmessig avsluttet og innen 31.12.2021.

Eksternt finansierte tiltak med delfinansiering fra Bergensprogrammet

Alle tall i 1000 kr

Prosjekt	Budsjett 2017	Rest-behov etter 2017 (andel Bergenspr.)	Andel /antatt totalkostnad
Rv 580 Sandslikrysset	2 000	13 500	24/240 000
SUM			

Rv 580 Sandslikrysset

Tiltaket er lokalt forankret i bystyresak om utviding av Bergensprogrammet. I behandlingen av bompengesøknaden i bystyret den 20. februar 2012 ble det lagt til grunn at tiltak i Sandslikrysset blir innarbeidet i prosjektporteføljen for Bergensprogrammet. Dette er videre forankret i St.prp.143 S (2012-2013) «Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.». Utbygging av Sandslikrysset finansieres ved et spleiselag mellom ulike aktører. Foruten statlig og privat finansiering er det føringer om at Bergensprogrammet bidrar med midler fra programområdene. (Tiltaket er i St.prp. 143 S (2012-2013) omtalt som et tiltak som skal belastes programområdene for gjennomføring i 2013-2025, med realisering tidligst mulig i perioden.

Tiltaket skal finansieres slik (2014-kroner):

Private næringsaktører sitt bidrag til prosjektet	113
Statlig bidrag i perioden 2014-2017	67
Forskuttering fra Bergensprogrammet i perioden 2014-2017, (med refusjon fra staten etter 2017)	20
Varig innsparing Ringveg vest byggetrinn I, (bompenger)	36
Bidrag fra Bergensprogrammet over programområdene	4
SUM	240

Oppføringen i 2017 er til prosjektering og grunnerverv. Tiltaket vil ha en beregnet byggetid på to år og det er håp om å lyse ut tiltaket i løpet av 2017.

Planprogram 2017

Alle tall i 1000 kr

Programområder	Budsjett 2017
Bybanen Gang- og sykkeltiltak Trafikksikkerhetstiltak Kollektivtiltak Sentrumstiltak/miljøtiltak Administrasjon/informasjon	20 000
SUM planmidler	20 000

**Tildelte belønningsmidler fra 2015 og 2016 overføres til bruk 2017*

I planprogrammet for 2017 er det ført opp 20 mill. kroner i friske midler. I tillegg overføres 20 mill. i ubrukte belønningsmidler fra 2016 til bruk i 2017. Samlet vil det dermed være tilgjengelig 40 mill. kr. til planlegging i 2017. I størrelsesorden 17 mill. kr. vil være øremerket videre planlegging av bybanen og kommunedelplan for kollektivsystemet mot Bergen vest.

Planoppgavene de nærmeste årene må sees i sammenheng med behandling av handlingsprogram for 2014-2017, ut i fra status i pågående prosjekt, men først og fremst i sammenheng med pågående prosesser for etablering av en bymiljøavtale og ny bypakke i Bergen. I det videre nevnes noen av de viktigste planoppgavene i 2017 under de ulike programområdene:

Gang- og sykkeltiltak

En rekke planforslag er i slutfasen og det vil bli fokusert på å ferdigstille disse, blant annet Bjørgeveien fra Sandeidet til Lyderhornsveien, Osbanen og Carl Konowsgate. Videre skal det arbeides videre for å få frem planforslag for gang-/sykkeltiltak langs Storetveitvegen fra Paradis til Hagerupsveg, Storetveitvegen fra Hagerupsveg til Wergeland, Natlandsveien (også kollektiv), Eidsvågskogen – Eidsvåg, langs Vossebanen fra Nesttun til Fjøsanger og langs Garnesvegen. I tillegg vil det bli arbeidet med sykkeltiltak i og gjennom Bergen sentrum.

Trafikksikkerhetstiltak

Under programområdet trafikksikkerhet, vil det det arbeides med større analyser og utredninger relatert til trafikksikkerhet av blant annet områdene rundt Garnes, Ådnamarka og Mathopen.

Kollektivtiltak

Under programområdet kollektivtiltak, er den største planoppgaven også i 2017, arbeidet med reguleringsplan for videreføring av bybanen mot Fyllingsdalen, fra Bergen sentrum, via Haukeland sykehus til Oasen. For bybanen IV legges det opp til eventuelle endringer etter høring av planforslaget. Når det gjelder Bybanen V til Åsane, legges det opp til innkjøp av konsulent våren 2017 og det legges opp til to års planleggingstid.

KDP kollektivsystemet mot vest + vendeløsning i sentrum

Restarbeider for teknisk forprosjekt for vendeløsning i sentrum og arbeider med kommunedelplan for kollektivsystemet mot Bergen vest vil pågå i 2017.

Andre kollektivprosjekt som skal planlegges er reguleringsplan for reguleringsplass for busser ved Lille Nesttunvann, kollektivfelt og sykkelveg med fortau i Fyllingsdalen fra Ørnahaugen til Løvstakktunnelen og tiltak for å fremme kollektiv og sykkelprioritet sentralt i Åsane. Det vil også vurderes løsninger for midlertidig innfartsparkering i Åsane, f.eks. på C-tomten.

Sentrumstiltak/ miljøtiltak

Under programområdet sentrumstiltak/ miljøtiltak, vil det i 2017 pågå videre arbeid for å planlegge og fremme helhetlige prinsippløsninger for gående, syklende, kollektivtrafikk og øvrig gatebruk i sentrum, der en ser ulike behov i sammenheng.

Administrasjon/informasjon

I tillegg til diverse møter/samlinger, skal denne posten dekke ekstra stillinger for å øke kapasiteten i etatene. Det er av stor betydning for gjennomføringskraften i Bergensprogrammet at plansituasjonen er tilfredsstillende. Behov for økt bruk av planleggingsressurser blir fortløpende vurdert gjennom året.

Kommunikasjon

Alle tall i 1000 kr

Programområder	budsjett 2017
Kommunikasjon i Bergensprogrammet	4 000
Sum kommunikasjonsmidler	4 000

Kommunikasjonsarbeidet i Bergensprogrammet har 4 mill. kr. til disposisjon i 2017.

Posten dekker blant annet kommunikasjons- og mobilitetsressurser, den årlige Mobilitetsuken, diverse publikasjoner, grafiske tjenester og drift av nettside. I 2017 settes det av 1 mill. kr. til etablering av ny nettside for ny bymiljøavtale og bompengepakke for Bergen.