



Plan- og byggeprogram 2017 for Bergensprogrammet

OHST ESARK-510-200001704-603

Hva saken gjelder:

Byrådet legger med dette fram Plan- og byggeprogram 2017 for Bergensprogrammet. Prioriteringer i plan- og byggeprogrammet er i hovedsak basert på følgende forutsetninger:

- Gjeldende stortingsproposisjon om Bergensprogrammet, St.prp. nr. 143 S (2012-2013).
- Prop. 117 S (2014-2015) «Nokre saker om luftfart, veg og jernbane» som åpnet for prosjektering av Bybanens fjerde byggetrinn.
- Handlingsprogram for Bergensprogrammet 2014-2017, vedtatt i bystyret 27.11. 2013 (sak 251-13) og i fylkestinget 10. 12. 2013.

Det er fylkestinget som fastsetter årlig budsjett for Bergensprogrammet gjennom behandling av plan- og byggeprogrammet. Bergen bystyre behandler saken i forkant, og bystyrets vedtak fungerer som innspill til Hordaland fylkesting.

Bergensprogrammet finansieres i hovedsak av bompenger, fylkeskommunale midler og statlige belønningsmidler. I tillegg kommer kommunale midler til trafikksikkerhetstiltak og enkelte eksterne bidrag.

I 2015 inngikk Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ny fireårig avtale med staten om belønningsmidler. Avtalen for 2015-2018 ble inngått sommeren 2015 og har en totalramme på 724 mill kroner. Videre har Bergen og Hordaland mottatt 60 mill kroner fra tilleggstildeling belønningsmidler i 2016. I tillegg er det søkt om ytterligere midler (1,65 mill kroner) over en ny tilskuddsordning for å øke sykkelbruk (jf. byrådssak 1293/16). Eventuelle tilskudd fra denne ordningen vil bli rapportert gjennom Bergensprogrammets årsmelding.

Hoveddelen av belønningsmidlene har gått til investeringstiltak og har derfor naturlig blitt håndtert gjennom Bergensprogrammet. Dette er et velkomment bidrag til å få gjennomført flere viktige tiltak i retning av et mer bærekraftig transportsystem, men det har også vært noen utfordringer med å benytte midlene fullt ut i tildelingsåret. Belønningsmidlene for 2016 ble i stor grad øremerket på prosjekt med ferdigstillelse i 2017, for å kunne bidra til finansiering også i 2017 da omfanget av større, kostnadskrevende prosjekt i avslutningsfasen er spesielt stort under programområdene i året som kommer.

Utviklingen de siste årene har samtidig vært at en stadig større andel av belønningsmidlene har gått til drift av kollektivtrafikken, og forslaget for 2017 innebærer at 115 av 200 mill kroner i tildelte midler settes av til dette formålet. Dette er for øvrig i samsvar med transportetatens grunnlagsdokument til ny Nasjonal transportplan 2018-2029, hvor det argumenteres for at belønningsmidler fra 2018 i sin helhet bør gå til drift av kollektivtransporten.

Summen av disse forholdene gjør at partene i Bergensprogrammet har tiltro til at tidligere etterslep av tildelte belønningsmidler i stor grad vil bli tatt igjen i 2017.

Forslag til plan- og byggeprogram for 2017 er også preget av forventninger om at en bymiljøavtale med tilhørende ny bompenggeavtale vil bli etablert i løpet av 2017, og at plan- og byggeprogram for 2018 vil være første år i en slik ny ordning. Dette har bidratt til et ytterligere fokus på å ferdigstille igangsatte tiltak og utvise nøkternhet med å sette i gang nye, større tiltak som gir store bindinger inn i ny avtale.

Bindingene etter 2017 utgjør samlet sett om lag 220 mill kroner, jf. prognoser for restbehov for igangsatte tiltak. I tillegg kommer bindinger fra eventuell realisering av tiltak som i 2017 ligger inne med midler til prosjektering/grunnerverv.

Det er budsjettet med investeringer på knapt 700 mill kroner i 2017, jf. hovedtabell under. Produksjonen i 2017 fordeler seg med 330 mill kroner til de store prosjektene (Bybanen, Ringveg vest og Hjellestadveien) og 357 mill kroner til programområdene. Det er lagt opp til klart høyest produksjon på gang- og sykkeltiltak, med over 150 mill kroner i friske midler i 2017.

Forslag til byggeprogram inkluderer ikke overførte bompenger og belønningsmidler fra 2016. Prognosene så langt tilsier at overføringene vil summere seg til om lag 100 mill kroner, fordelt på 30 mill kroner i bompenger og 70 mill kroner i belønningsmidler. Dette innebærer at planlagt produksjon i 2017 reelt sett er nærmere 800 mill kroner. Dette er likevel betydelig lavere enn hva som har vært tilfelle de siste årene. Hovedsakelig skyldes dette at omsetningen på Bybanen byggetrinn 3 og Ringveg vest er i en avsluttende fase, og at 2017 er siste år i inneværende handlingsprogramperiode for Bergensprogrammet (2014-2017).

Tabell 1 Forslag til plan- og byggeprogram, hovedoversikt

| Alle tall 1000 kr, 2017 kr. | Bevilgning HFK -midler | Bom-penger | Belønningsmidler | Andre eksterne midler | Til disp. i 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 | | 310 000 | | | 330 000 |

| | Bevilgning HFK-midler | Bom-penger | Belønningsmidler | Andre eksterne midler | Til disp. i 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 |
|------------------------------|--|--|--|--|---------|

I tillegg til produksjon i tråd med foreslått byggeprogram for 2017, er det ambisjoner om å gjennomføre forberedende arbeider for Bybanen byggetrinn 4, utover pågående arbeid med planlegging og prosjektering. Dette gjelder grunnverv og eventuell utfylling under vann i Store Lungegårdsvann i forbindelse med planlagt fylling. Disse aktivitetene er tema i pågående prosesser med etablering av bymiljøavtale for Bergen, og inngår derfor ikke i plan- og byggeprogrammet for Bergensprogrammet.

Forslaget til plan- og byggeprogram innebærer at tiltak som fremmer klima- og miljøvennlig transport utgjør over 70 % av investeringene i Bergensprogrammet i 2017.

Nærmere om plan- og byggeprogrammet

Kort omtale av foreslåtte investeringer, jf. tabell 1 over:

De store prosjektene

Bybanen

Bybanens byggetrinn 3 åpnet for trafikk i august 2016. Budsjetterte utgifter på 100 mill kroner i 2017 gjelder sluttoppgjør på tekniske kontrakter, arbeid Avinor har utført for Bybanen Utbygging, samt restarbeid på verksted på Kokstad. For byggetrinn 4 er det på samme måte som i 2016 behov for ca. 100 mill kroner til prosjektering, jf. Stortingets godkjenning av bruk av inntil 200 mill kroner til prosjektering¹.

Ringveg Vest

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. Arbeidet er forskjøvet i tid, og arbeidet forventes ferdigstilt våren 2018.

I tillegg er det satt av 85 mill kroner til Hjellestadvegen. Forberedende arbeider er gjennomført og det er klart til anleggsstart i 2017. For å få en enhetlig standard på strekningen er planene justert slik at en kan bygge sykkelveg med fortau, i samsvar med krav til nye, tilstøtende prosjekter. Samlet bredde for gående og syklende økes fra 3,5 til 5,5 meter. Totalkostnaden for prosjektet økes med det fra 150 til 160 mill. kr.

Programområdene

Miljø- og sentrumstiltak

Det er satt av totalt 47 mill kroner til miljø- og sentrumstiltak i 2017. Opprustingen av Kong Oscarsgate er det store tiltaket innenfor dette programområdet (39 mill kroner). Anlegget startet opp høsten 2016. Prosjektet omfatter opprinnelig gateløpet fra Vetrlidsalmenningen 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 nå løsninger for at midlene avsatt til prosjektet skal rekke så langt som mulig innenfor den gitte rammen.

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 Vetrlidsalmenningen 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 forutsatt.

¹ Prop. 117 S. (2014-2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane.

Innenfor dette programområdet er det også satt av midler til trolleybuss og mobilitetstiltak. Midler til trolleybuss gjelder både reinvesteringer i infrastruktur på eksisterende linje, samt forprosjekt for utvidelse av trolleybusslinjen.

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

Det er foreslått tiltak for totalt 154 mill kroner til gang- og sykkeltiltak i 2017. Det er kommet inn ett nytt tiltak for sykkel i sentrum; dette gjelder forprosjektet for «Sykkeltrasé gjennom sentrum Christies gate-Sandviken». Forprosjektet er på høring og det forventes å starte prosjektering primo 2017. Det er satt av 2 mill kroner til prosjektering, ikke anleggsarbeider, i 2017.

De største anleggstiltakene med hensyn til produksjon i 2017 er:

Ny gang- og sykkelbro på Nygårdstangen (35 mill kroner):

Ny bro er ferdig prosjektert og vil erstatte dagens midlertidige bro. Ny løsning vil være av stål, 6 meter bred og 60 meter lang, med anslått totalkostnad på 56 mill kroner. Det anses som viktig at broen realiseres så snart som mulig for å betjene trafikk til nylig etablert videregående skole og badeanlegg. Broen bør etableres før planlagt ny, tilstøtende helikopterplass realiseres. Det vil bli anvendt masser fra E39 Svegatjørn-Rådal.

Tiltaket krever utfylling i Store Lungegårdsvann som ble godkjent våren 2016. Den gang ble det forutsatt bruk av masser fra Ulrikstunnelen. Utfylling har pågått høsten 2016. Broanlegget lyses ut ved årsskiftet og starter opp så raskt som mulig.

Sykkelveg m/fortau langs Bjørgevegen, Straume-Sandeide (40 mill kroner):

Tiltaket gjelder etablering av 1,1 km fullverdig tilbud på strekning som er del av det definerte hovedrutenettet for sykkel i Bergen, jf. vedtatt sykkelstrategi. Tiltaket utgjør en viktig kopling mellom Bergensdalen/Straume og Fyllingsdalen/Laksevåg. Tiltaket er prosjektert og kostnadsregnet til 72 mill kroner, hvorav nærmere 12 mill kroner finansieres av private aktører. Det vil også her bli anvendt steinmasser fra riksveganlegget E39 Svegatjørn-Rådal.

Sykkelveg m/fortau i Salhusvegen (38 mill kroner):

Tiltaket vil gi et fullverdig tilbud for gående og syklende på en strekning på 1,5 km fra Åsamyrane til Ulsetstemma. Strekningen er en del av det definerte bydelsrutenettet for sykkel i Åsane, jf. vedtatt sykkelstrategi. Totalkostnadene for prosjektet er anslått til 116 mill kroner, hvorav private utbyggere bidrar med 45 mill kroner. Anlegget er under utførelse og er forventet ferdigstilt senhøstes 2017.

Bysykkelordning (3 mill kroner)

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. Det er ønskelig å etablere ordningen så raskt som mulig.

Etablering av en bysykkelordning i Bergen utgjør en del av den politiske plattformen for byrådet i Bergen, og er også etterlyst av bystyret, jf. sak 312-15 om Plan- og byggeprogram 2016 for Bergensprogrammet (vedtakspunkt 4):

«Bystyret ønsker en satsing på tilbud om bysykler.»

Fylkestinget gjorde vedtak om etablering av bysykler i forbindelse med behandling av årsbudsjett og økonomiplan for 2016 i sitt møte 8. desember 2015 (sak 95/15):

«Fylkestinget ber fylkesrådmannen gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å etablere eit samarbeid om etablering av bysyklar i Bergen. Fylkestinget ber fylkesrådmannen kome tilbake med ei sak der ulike modellar for eit slikt samarbeid vert drøfta.»

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 betalingsystemer). 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 arbeider 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.

Byrådet vil fremme egen sak for bystyret om bysykkelordningen og finansiering av denne i løpet av første halvår 2017. Eventuelle behov for videre finansiering fra Bergensprogrammet eller en fremtidig bymiljøavtale vil inngå som del av denne saken.

Det legges også opp til å gjennomføre andre viktige gang- og sykkeltiltak i 2017. Dette gjelder blant annet tilrettelegging for sykling mot kjøreretningen i enveisregulerte gater og diverse mindre fremkommelighetstiltak. 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 4,65 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).

Opprusting av Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate pågår i regi av Graveklubben. Strekingen inngår i definert hovedrutenett for sykkel, jf. vedtatt sykkelstrategi, og dette tiltaket inkluderer etablering av sykkelfelt. Det er satt av 7 mill kroner til tiltaket i 2017.

Trafikksikkerhetstiltak

Det er foreslått tiltak for totalt 32 mill kroner til trafikksikkerhet i 2017. Midlene innenfor dette programområdet er delt inn i tiltaksgrupper, der fotgjengersikring (15 mill kroner), ulykkespunkt (6 mill kroner) og tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner (5,5 mill kroner) utgjør de største postene.

Det reelt sett største prosjektet innenfor trafikksikring i 2017, gjelder etablering av undergang og ombygging av kryss til rundkjøring ved Kirkevoll skole. Dette er et omfattende prosjekt med kostnadsanslag på 55-66 mill kroner. Tiltaket startet opp sommeren 2016. E39-prosjektet står for gjennomføringen og forskutterer finansieringen, og er derfor ført som egen post og ikke under programområdet «Trafikksikkerhetstiltak». Det er forutsatt at forskotteringen refunderes fra Bergensprogrammet innen utgangen av 2021.

Kollektivtiltak

Det foreslås tiltak for i alt 96 mill kroner til kollektivformål i 2017, der de største kollektivprosjektene er:

Kollektivfelt Fyllingsdalen (19 mill kroner):

Tiltaket gjelder etablering av 1 100 meter langt kollektivfelt og sykkelveg med fortau på strekingen fra Allestadvegen til Skarphaugen. 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. Prosjektet har en anslått kostnadsramme på 120 mill kroner. Arbeidet har pågått for fullt i 2016 og avsluttes i 2017.

Åsane terminal – kapasitetsøkning (13 mill kroner):

Kapasiteten ved Åsane terminal er i dag fullt utnyttet. Det skal etableres en pir med 3-4 ekstra oppstillingsplasser for buss, i tillegg skal antallet reguleringsplasser for buss økes. Tiltaket vil medføre en reduksjon i antall innfartsparkeringsplasser (ca. 45). Det blir parallelt arbeidet med å erstatte disse andre steder i Åsane.

Opprusting av holdeplasser (20 mill kroner):

Opprusting av holdeplasser langs stamlinjene har i flere år vært et satsingsområde. Arbeidet inkluderer blant annet nødvendig fysisk tilrettelegging for sanntidsinformasjon og universell utforming. Formålet med satsingen er å øke kvaliteten for de reisende, å redusere reisetid og styrke driftsforholdene for kollektivnettet. Det gjennomføres tiltak både på fylkeskommunale og kommunale vegger.

Det vil også bli gjennomført andre mindre tiltak for å bedre fremkommeligheten og sikre bedre drift av kollektivsystemet. Dette gjelder for eksempel etablering av kollektivfelt, videreføring av prosjekt om aktiv signalprioritering, etc.

Forslaget til prioriteringer innenfor programområdet kollektivtiltak inneholder også flere tiltak som har vært prioritert tidligere, men som av ulike årsaker ikke har kommet til utførelse ennå. Dette gjelder blant annet Sletten terminal og Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes. For Sletten terminal har reguleringsplanarbeidet tatt mer tid enn forventet. Reguleringsplanen er nå til 2. gangs behandling, og det er forventning

til at prosjektering kan gjennomføres i 2017. Når det gjelder kollektivsnuplass på Øvre Kråkenes, er dette ferdig prosjektert og det er gjennomført grunnverv. På grunn av økt kostnadsanslag fra 12 mill kroner til 19 mill kroner skal det vurderes enklere løsninger før det fulle tiltaket eventuelt realiseres.

Planprogrammet

Det foreslås å sette av 20 mill kroner i friske midler til planlegging i 2017. I tillegg vil det bli overført 20 mill kroner fra tildelte belønningsmidler i 2016. Om lag halvparten av planmidlene vil være øremerket videre planlegging av Bybanen og kommunedelplan for kollektivsystem mot Bergen vest. Midler til bybaneplanlegging inkluderer oppstart av reguleringsplan for byggetrinn 5 til Åsane. Ellers er det stort fokus på å slutføre en rekke påbegynte reguleringsplaner, særlig for gang- og sykkeltiltak.

Planprogrammet finansierer også stillinger i de samarbeidende etatene til å drive arbeidet i Bergensprogrammet. I omtalen av planprogrammet vises det til at tilfredsstillende plansituasjon er av stor betydning for gjennomføringskraften i Bergensprogrammet.

Byrådets merknader

Byrådet slutter seg til det fremlagte plan- og byggeprogrammet, og er tilfreds med at store deler av investeringene handler om å tilrettelegge for miljø- og klimavennlige transportformer. Dette er også helt nødvendig for å kunne nå nasjonale mål om nullvekst og egne mål om 10 % reduksjon i personbiltransporten i årene fremover.

Byrådet er tilfreds med gjennomføringskraften som vises på de store prosjektene, og vil fremheve betydningen av at Bybanen bygges ut i samsvar med plan og forutsetninger. Byrådet peker også på viktigheten av prioriteringen av videre planlegging av Bybanen – dette gjelder både det viktige arbeidet med å ferdigstille reguleringsplan og prosjektering for byggetrinn 4, men også å starte opp reguleringsplan for byggetrinn 5 mot Åsane. Denne prioriteringen følger byrådets plattform om raskest mulig avklaring av traseen nordover. Byrådet vil som kjent fremme egen sak om endelig trasévalg om kort tid, som grunnlag for formell reguleringsplan, jf. bystyresak 88/16.

Byrådet vil videre peke på at plan- og byggeprogrammet for 2017 vitner om at Bergensprogrammet står i en overgangsfase. De store tiltakene er i ferd med å ferdigstilles, vi går inn i siste år i gjeldende handlingsprogramperiode, og det forventes at en bymiljøavtale vil sette rammene for neste plan- og byggeprogram for 2018. Dette gjør blant annet at produksjonen i 2017 vil være noe lavere enn hva som har vært tilfelle de siste årene.

Byrådet peker samtidig på at 2017 blir et svært viktig år for å lande planer, premisser og avtaler for videre utvikling av transportsystemet i Bergen. Dette gjelder ferdigstilling av reguleringsplan og forberedende arbeider for Bybanen til Fyllingsdalen, oppstart av reguleringsplan for Bybanen mot Åsane, trafikale løsninger for sentrum, forhandlinger om bymiljøavtale med tilhørende ny bompengeprosess, etc.

Byrådet vil særlig fremheve arbeidet med å etablere en bysykkelordning i Bergen. Dette er etterspurt fra både bystyret og fylkestinget, og vil bidra både til økt sykkelbruk, et mer levende Bergen sentrum og på sikt et mer helhetlig, miljøvennlig transportsystem i Bergen.

Plan- og byggeprogrammet for 2017 bidrar etter byrådets vurdering til at overgangen mellom Bergensprogrammet og en ny bypakke skal gå så smidig som mulig. En rekke prosjekter ferdigstilles – både plan- og byggeprosjekter. Det blir naturlig nok en del bindinger inn i en ny periode, men mye av dette er knyttet til prosjekter som ville ha vært naturlig å prioritere også i en ny bypakke.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

Saken legges fram for bystyret, jfr. bystyresak 251-13. Hordaland fylkesting vedtar handlingsprogram og årlige budsjett for fylkesvegnettet der Bergensprogrammet inngår.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bystyret anbefaler at fylkestinget fatter vedtak i tråd med vedlagte forslag til Plan- og byggeprogram 2017 for Bergensprogrammet, datert 11. oktober 2016.

Dato: 20. oktober 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:
Plan- og byggeprogram 2017, datert 11.10. 2016