



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

31. januar 2017

Betre kollektivtransport og mindre bilbruk i Bergensområdet

Årsrapport 2016

Innhold

| | |
|---|-----------|
| Måloppnåing 2016 | 2 |
| Innleiing | 2 |
| Trafikktal frå målepunkt ved bomstasjonane | 2 |
| Passasjerstatistikk for kollektivreisande | 4 |
| Bruk av belønningssmidlar i 2016..... | 5 |
| 1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel..... | 5 |
| 2. Utviding og styrking av kollektivtilbodet | 5 |
| 3. Terminaler og knutepunkt | 6 |
| 4. Framkomsttiltak for buss – stamliniene..... | 7 |
| 5. Sykkeltiltak | 7 |
| 6. Gangetiltak..... | 8 |
| 7. Miljøtiltak | 8 |
| Plan for bruk av midlar i 2017 | 10 |
| 1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel..... | 10 |
| 2. Utviding og styrking av kollektivtilbodet | 10 |
| 3. Terminaler og knutepunkt | 11 |
| 4. Framkomsttiltak for buss – stamliniene..... | 12 |
| 5. Sykkeltiltak | 13 |
| 6. Gangetiltak..... | 16 |
| 7. Miljøtiltak | 16 |
| Oppfølging av tiltaksplanen..... | 18 |
| 1. Tiltak for å redusere personbiltransporten | 18 |
| 2. Tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og kapasitetsterk | 19 |
| 3. Tiltak og strategiar for meir berekraftig areal- og transportplanlegging | 19 |
| 4. Tiltak for å bidra til å auke delen av reiser med sykkel og gange | 20 |
| 5. Tiltak for å redusere luftforureining | 21 |

Måloppnåing 2016

Innleiing

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

Målsettinga er:

Nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i perioden 2015 – 2018.

Målet skal nås gjennom kollektivtransportfremjande tiltak, arealpolitiske verkemidlar og restriktive tiltak for personbiltrafikk.

I tillegg til generell årleg rapportering har Samferdselsdepartementet for 2016 bedt om følgjande rapportering av trafikktal frå Bergen:

- *Personbiltrafikken ved passering gjennom avtalte trafikkregistreringer og i bomringen*
- *Passasjerstatistikk for kollektivtransporten (antall påstigninger) for 2014 -2016 i Bergen og Bergensområdet, fordelt på buss og bane*
- *Et oversiktlig sammendrag av hvilke aktiviteter ansvarlig myndighet i samarbeid med ev. andre har gjennomført i løpet av 2016, herunder en tabell over anvendelsen av midlene, ev. ubrukte midler og begrunnelse for ev. forsinkelser i forhold til planlagt framdrift (inkludert hvilken aktør som er ansvarlig for tiltaket).*
- *Vurdering av måloppnåelse ved avtaleperiodens slutt med virkemidlene som ligger inne i avtalen, hvilke endringer er det eventuelt aktuelt å vurdere?*

Personbiltrafikken skal målast ved plasseringar gjennom bomringen, samt ein trafikkindeks som skal bereknas med utgangspunkt i strategisk plasserte målpunkt for lette køyretøy. Vegdirektoratet har gitt tilbakemelding om at slike indekstal ikkje kan leverast før tidlegast i februar/mars 2017. Vi vil ettersende tala så snart dei er klare.

Passasjerstatistikken for kollektivtransporten må vi og be om å få ettersendt. Denne oversikten vil vere klar i midten av februar.

Dei resterande punkta for innrapportering er det gjort greie for i rapporten. Partane i Bergensprogrammet har stort fokus på tiltak som bidreg til å nå nullvekstmålet, og dette krev innsats og omfattande planlegging som kan strekke seg over fleire år. Ei rekke innførte tiltak har bidrege til gode resultat og nedgang i personbilveksten.

Trafikktal frå målepunkt ved bomstasjonane viser ønsket utvikling

Tidsdifferensierte bompengar vart innført 1. februar 2016, og har utan tvil ført til endringar i rushtrafikken i Bergen. Dei siste tala viser ein nedgang på heile 15 % i rushtida. Tabellen under viser at samla biltrafikk målt i teljepunkt ved bomringen i Bergen er 5,6% lågare i 2016 enn i 2015. Nedgangen i bomringen har ikkje vore så låg sidan 2010 då talet på bomstasjonar vart utvida. Dette viser at tidsdifferensierte bomsatsar har vore eit svært viktig tiltak for å oppnå nullvekst av biltrafikken. Bergen har nådd målet om nullvekst som ligg i avtalen med Samferdselsdepartementet. Referanseåret for registreringar av personbiltransporten er her sett til 2014, Dette året var samla ÅDT for alle bomstasjonar 143 846 passeringar. I 2016 var talet 136 304 passeringar. Dette gir ein nedgang i personbiltrafikken på 5,2 % for de to første åra i avtaleperioden.

Trafikken over Dolvik har auka i 2016 i høve til 2015, grunna trafikkomleggingar sommaren 2015 i samband med bygginga av Ringveg vest 2. byggetrinn.

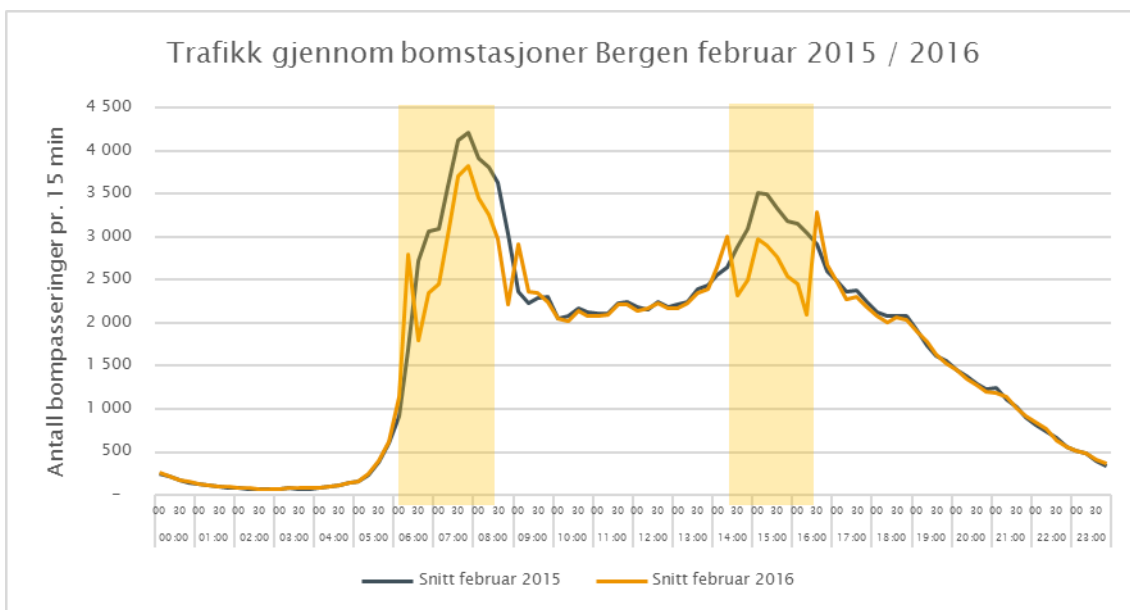
| ÅDT BERGEN 2010- 2016 | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Bomstasjon | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | Endring 15 -16 | Endring 15 - 16 i % |
| Kalfarbakken | 3035 | 3211 | 3285 | 3433 | 3538 | 3524 | 3732 | -176 | -5,48 % |
| Gamle Nygårdsbro (Florida) | 2918 | 3188 | 3252 | 3253 | 3160 | 3058 | 2508 | -270 | -8,47 % |
| Gravdal | 20023 | 19734 | 19155 | 19211 | 19368 | 18856 | 18 489 | 289 | 1,46 % |
| Løvestakstunnelen (Fyllingen) | 5934 | 7552 | 7638 | 7883 | 8203 | 8364 | 8246 | -1618 | -21,42 % |
| Sandviken | 27396 | 28061 | 27768 | 27 611 | 27 378 | 27 279 | 27 008 | -665 | -2,37 % |
| Gyldenpris | 3724 | 3925 | 4067 | 4215 | 4303 | 4258 | 4256 | -201 | -5,12 % |
| Nye Ngårdsbrua* | 23795 | 27007 | 27196 | 27 461 | 27 573 | 26 925 | 26 955 | -3212 | -11,89 % |
| Michael Krohngt. | 8499 | 8520 | 8675 | 8612 | 9128 | 9215 | 8824 | -21 | -0,25 % |
| Fjøsanger | 19863 | 22387 | 22484 | 22 545 | 22 365 | 21 526 | 20 837 | -2524 | -11,27 % |
| Ringveg vest Dolvik/Straumbro | 12206 | 10883 | 10452 | 11 313 | 11 735 | 11 215 | 10 350 | 1323 | 12,16 % |
| Damsgårdsveien (Kommunal vei) | 743 | 1036 | 886 | 797 | 775 | 1087 | 874 | -293 | -28,28 % |
| Nattland | 4856 | 5136 | 5251 | 5344 | 5439 | 5466 | 5492 | -280 | -5,45 % |
| Storetveit | 3312 | 3710 | 3737 | 3757 | 3805 | 3805 | 4028 | -398 | -10,73 % |
| ÅDT alle bomstasjonane | 136 304 | 144 350 | 143 846 | 145 435 | 146 770 | 144 578 | 141 599 | -8046 | -5,57 % |

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

Tabellen under viser at sentrumsretta trafikk er 4,7 lågare i 2016 enn i 2015. Gjennomgangstrafikken (via bomstasjonar utanfor sentrumskjernen) er 7,5 % lågare i 2016 enn i 2015.

| ÅDT BERGEN 2010- 2016 | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|----------------------------|
| Sentrumretta trafikk per teljestasjon | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | Endring 15 -16 | Endring 15 - 16 i % |
| Gamle Nygårdsbro, mot sentrum | 2918 | 3188 | 3252 | 3253 | 3160 | 3058 | 2508 | -270 | -8,47 % |
| Sydnestunnelen, mot sentrum | 1578 | 1533 | 1574 | 1651 | 1638 | 1564 | 1449 | 45 | 2,94 % |
| Nygårdstunnelen mot sentrum | 5285 | 5286 | 5401 | 5666 | 6045 | 6137 | 6037 | -1 | -0,02 % |
| Fløyfjellet mot sentrum | 2429 | 2411 | 2418 | 2477 | 2522 | 2626 | 2605 | 18 | 0,75 % |
| Sandviksveien, mot sentrum | 7390 | 7863 | 7869 | 7861 | 7940 | 8003 | 8050 | -473 | -6,02 % |
| Kalfarbakken, mot sentrum | 3035 | 3211 | 3285 | 3433 | 3538 | 3524 | 3732 | -176 | -5,48 % |
| Nøstegaten, mot sentrum | 7250 | 7367 | 7419 | 7529 | 7380 | 7022 | 7454 | -117 | -1,59 % |
| Danmarks plass mot sentrum | 7602 | 8476 | 8321 | 8492 | 8852 | 8938 | 9546 | -874 | -10,31 % |
| Sum sentrumsretta trafikk | 37 487 | 39 335 | 39 539 | 40 362 | 41 075 | 40 872 | 41 381 | -1848 | -4,70 % |
| Gjennomgangstrafikk | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | Endring 15 -16 | Endring 15 - 16 i % |
| Gjennomgangstrafikk | 49338 | 53343 | 52822 | 52705 | 52448 | 51392 | 49813 | -4005 | -7,51 % |

Innføring av tidsdifferensierte takstar frå februar 2016 har gjeve trafikkreduksjon, men også endra trafikkfordelinga over døgnet:



Figuren ovanfor viser omfordelingseffektane i dei to russtidsperiodane, kl 0630 – 0900 og 1430 – 1630.

I tillegg til at den samla trafikken i bomringen i Bergen har gått ned, utgjer elbil passeringane ein stadig større andel av passeringane. Tal frå BT Signaal AS syner at elbilandelen i 2016 utgjorde 10,3% mot 6,1 % i 2015.

Passasjerstatistikk for kollektivreisande

Talet for påstigande passasjerar for buss og bane vil diverre ikkje vere klar før i midten av februar. Dette skuldast usikre registreringar og behov for ekstra kvalitetssikring og teljingar. Talet vert ettersendt så raskt som mogleg.

Forventa utvikling

Samferdselsdepartementet har bedt om vurdering av framdrift med sikte på måloppnåing ved avtaleperiodens slutt. Eit svært viktig tiltak for å nå målet om nullvekst i biltrafikken har vore innføringa av tidsdifferensierte bompengesatsar. Tala frå bompengeringen viser at nedgangen har vore større enn venta. Dette tiltaket har saman med tiltak for å betre kollektivtilbodet, samt å etablere løysingar for dei som går og sykklar, er venta å gje reduksjon i biltrafikken dei kommande åra. Det er difor ikkje vurdert som naudsynt å revidere tiltaksplanen for å sikre måloppnåing i avtaleperioden.

Bruk av belønningsmidlar i 2016

Tabellen under gir ein samla oversikt over fordeling og bruk av midlar for 2016. Totalt er det tildelt 200 mill kr i belønningsmidlar dette året. Dette inkluderer også tilleggstiltdeling på 60 mill kr utover avtalt tildeling på 140 mill kr. I tillegg vart det overført kr 133,5 mill kr frå 2015. Dette skuldast at tildelinga for 2015 kom seint på hausten og derfor i stor grad måtte overførast til finansiering av tiltak i 2016. Tabellen under gir oversikt over kva midlane er brukt til. Under tabellen er det gjort nærare greie for bruken innanfor kvart tiltaksområde.

| | Ubrukte midlar 2015 | Løyvingar 2016 | Brukte midlar 2016 | Ubrukte belønningsmidlar per 01.01.2017 |
|--|---------------------|----------------|--------------------|---|
| Planmidlar; bybane, buss og sykkel | 40,0 | 30,0 | 76,4 | -6,4 |
| Utvikling og styrking av kollektivtilbodet | 59,0 | 85,0 | 107,0 | 37,0 |
| Terminalar og knutepunkt – stamlinene | 3,0 | 30,0 | 19,4 | 13,6 |
| Framkomstiltak for buss på stamlinene | 23,6 | 20,0 | 7,3 | 36,3 |
| Sykkeltiltak | 5,4 | 15,0 | 20,3 | 0,1 |
| Gangetiltak | 2,0 | 15,0 | 17,0 | 0,0 |
| Miljøtiltak | 0,5 | 5,0 | 5,1 | 0,4 |
| Sum belønningsmidlar | 133,5 | 200,0 | 252,5 | 81,0 |

1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel

I 2016 er det sett i gang og gjennomført fleire større plansaker, m.a. vart forslag til reguleringsplan for Bybanen frå Bergen sentrum via Haukeland sjukehus til Fyllingsdalen ferdig utarbeidet i november 2016 og lagt fram for politisk handsaming. Planarbeidet hadde ein kostnad 43 mill kr.

Vidare er belønningsmidlar nytta til planlegging av tiltak under programområda i Bergensprogrammet, mellom anna til planlegging av gang – og sykkeltiltak og kollektivtiltak.

2. Utviding og styrking av kollektivtilbodet

Styrke rutetilbodet

Dei siste åra er det gjennomført store endringar i kollektivnettet i Bergen. Mest omfattande er omlegging av busslinjenettet og etablering av Bybanen mellom Bergen sentrum og Flesland. Det har særleg vore fokus på å styrke rutetilbodet i stamlinjenettet og på strekningar i Bergensområdet med stort passasjergrunnlag.

I 2016 er kapasiteten i bussnettet i Bergen auka vesentleg i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengar i Bergen, då det vart oppretta 300 nye bussavgangar. Fleire nye avgangar er satt inn på linjer med høg belastning og på strekningar med potensiale for overgang til kollektivtrafikk. Styrkinga er i hovudsak gjort i dei dei tre hovudkorridorane inn mot Bergen sentrum – sør, nord og vest.

Bybanen byggjetrinn 3 var ferdigstilt og sett i drift i august. Bybanen går ikkje heilt fram til Flesland flyplass før den nye lufthamnterminalen står ferdig i april 2017, men har mellombels endehaldeplass i Birkelandsskiftet. Fram til opning av terminalen er det satt opp shuttlebussar mellom Birkelandsskiftet og flyplassen. Kapasiteten på Bybanen er også betra. I løpet av 2016 vart åtte nye lange vogner på 42 meter levert, og arbeidet med å forlenge dei 20 korte vognene starta opp. Lange vogner gir rundt 35 prosent kapasitetsauke.

Marknadsføring og informasjon

I 2016 vart det gjennomført marknadskampanjar for å informere dei reisande om auke i busstilbodet i samband med innføring av tidsdifferensierte bompengar, og ein informerte også breitt i forkant av opninga av nytt byggetrinn på Bybanen. Informasjon vart gitt i både digitale og tradisjonelle kanalar i form av mellom anna plakatar om bord i buss, filmar og plakatar på skjermar og i sosiale media, avisannonsering med meir.

3. Terminaler og knutepunkt –stamlinjene

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 med belønningssmidler 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.

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. Realisering av tiltaket starta opp i 2015/ 2016 og skal vidareførast i 2017. Det er etablert store høgstandard venteskur på haldeplassen i Christiesgate, rett ved Festplassen. I 2017 vil også terminalen på Strandkai terminalen blir rusta opp til same standard.



Foto: Ingrid Feet Bjørgo

Innfartsparkering

Fylkestinget vedtok i 2015 «Strategi for innfartsparkering fram mot 2030», der Bergen kommune sa seg samd i hovudprinsippa. Strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. I Bergen blir innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen. I samband med byggetrinn 3 til Flesland er det etablert innfartsparkering ved den nye terminalen i Birkelandsskiftet. Det er totalt 280 parkeringsplasser, fordelt på to etasjar, samt innandørs sykkelparkering. Prosjektet stod ferdig til opninga av byggetrinn 3. Innfartsparkering for sykkel skal etablerast ved alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet. Fleire av desse anlegga sto ferdig i 2016 og noen opnar våren 2017.

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 betalingsløyning for innfartsparkering.

1. Framkomsttiltak for buss – stamlinjene

Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fyllingsdalsveien, Allestadveien – Skarphaugen

Reguleringsplan for tiltaket ble godkjent i bystyret våren 2013. Tiltaket har vore prosjektert og lyst ut frem til arbeidet starta opp i august 2015. I 2016 pågjekk arbeidet med å etablere eit nytt 1100 meter langt kollektivfelt på strekninga frå Allestadveien til Skarphaugen for fullt. Traseen opnar for trafikk i veke 10 vinteren 2017. Tiltaket vil gi auka attraktivitet både for kollektivtilbodet og for gåande og syklande i området og er ein del av prosjektet for samanhengande kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen.



Bilde: Nytt kollektivfelt og sykkelveg med fortau etableres i Fyllingsdalen. Foto: Ingrid Feet Bjørge

2. Sykkeltiltak

Sykkeltellepunkt Åsane og Arna

Det ble i 2016 etablert og opna tellepunkt for sykkel i Åsamyrane, Garnesvegen, Loddefjord og Gamle Vossabanen (Sjølinjen). Tellerane er sett opp for å kartlegge og gi grunnlag for vidare planlegging og tilrettelegging av sykkeltilbodet.

Møllendalsveien

I 2015 ble det etablert ca. 250 meter sykkelveg med fortau i Møllendalsvegen. Strekinga er første del av gjennomføringa av Møllendalsvegen vest, som totalt skal gi nesten 1 km med nytt gang- og sykkelanlegg. Tiltaket ble vidareført med andre byggetrinn i 2016. Traseen bind saman mellom anna SIBs studentbustader og deler av Høyskolen i Bergen med eksisterande gang- og sykkelssystem frå Danmarks plass til Kronstad og mot Bergen sentrum.

Sykkelveg med fortau i Fyllingsdalen

På strekninga frå Allestadveien til Skarphaugen vert det etablert sykkelveg med fortau saman med nytt kollektivfelt. Tiltaka vil gi økt attraktivitet for gåande og syklende i området. Prosjektet er venta ferdigstilt i løpet av våren 2017.

Diverse sykkeltiltak

Ved å legge til rette for sykling i einvegskjørde gater gjer ein det enklare å ta seg fram i gatenettet for dei på to hjul. Kommunen har vedteke ein prioriteringsliste over gater som skal tillate sykling mot køyreretninga. Dette er eit enkelt tiltak som kan bety mykje for framkomme for syklistane. Arbeidet starta opp i 2016, og vil bli vidareført i 2017.

3. Gangetiltak

Snarvegar til Bybanestopp

For relativt lave kostnader kan tilkomsten til Bybanen aukast for mange bustad- og arbeidsplassområder langs traseen. Med utgangspunkt i tre rapporter om gangforbindelsar for å korte avstanden til Bybanen for byggetrinn 1-3 har Bergen kommune og Bybanen utbygging identifisert om lag 20 tiltak som kan gjennomførast i en første fase frem til sommaren 2017. Døme på tiltak for å betre og oppgradere eksisterande og/eller etablere nye forbindingar, er nytt dekke og handtering av overvann, trapper, handlistar, belysning og skilting for å korte ned avstanden til Bybanen.

I løpet av 2016 er det inngått avtaler med private og offentlige grunneigarar om å få bygge 20 snarveier. Av desse er det søkt om byggeløyve på åtte tiltak. Dei resterende tiltaka er i hovudsak vedlikehald av eksisterande trasear. Framdrifta er avhengig av avtaler med private grunneigarar. Dei fleste tiltaka ligg på privat grunn og inngår ikkje i en reguleringsplan. Framdrift er og avhengig av godkjente byggeløyve.



Bilde: Eksempel på gangforbindelse med behov for tiltak.
Bilde: Ingrid Feet Bjørge

4. Miljøtiltak

Trolley-buss og vedtak om vidareføring

Hordaland fylkeskommune har vedteke at det skal satsast vidare på trolleybuss i Bergen. Etter at fylkeskommunen ved Bybanen AS i 2015 overtok ansvaret for trolleybussinfrastruktur er det gjennomført ei teknisk utgreiing som viser behovet for reinvestering i infrastruktur for trolleybussen. Dette vil vere ein stor fordel for drifta og vidare planlegging. Fylkesutvalet vedtok i november 2016 å utarbeide eit teknisk prosjekt for forlenging av dagens trolleylinje til Laksevåg som fyste byggetrinn. Bystyret i Bergen har gjort eit tilsvarande vedtak. Partane i Bergensprogrammet har sett av 2 mill kroner til teknisk forprosjekt for å forlengje eksisterande trolleylinje. Det vert teke sikte på politisk avgjerd om forlenging av linja i 2017.

Sykkelbyen Bergen

Sykkelbyen Bergen er eit samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen. Sykkelby-arbeidet er primært retta mot dei «mjuke» tiltaka, som ulike kampanjar, informasjon og sykkelrelatert mobilitetsarbeid. Kampanjestrategien er i tråd med Sykkelstrategien, og har som mål å bidra til å auke andelen syklende i Bergen til 7 prosent innan utgangen av 2017. I arbeidet vert det kommunisert med mange målgrupper, og ei viktig oppgåve er å bygge gode realsjoner med ei rekke samarbeidspartnarar, som til dømes Trygg Trafikk, Naturvernforbundet, Syklistenes landsforening, Bedriftsidretten, Bergen CK og Cycle Hack Bergen. Det har særleg vore fokusert på korleis ein kan få fleire unge til sykle. Sykkelbyen Bergen har mellom anna samarbeid med Bedriftsidretten om «Sykle til jobben aksjonen», og har sidan 2015 betalt påmeldingsavgift for alle deltakarar i Bergen kommune. Dette har gitt ein kraftig vekst i talet på deltakarar i Bergen. Vidare samarbeider Sykkelbyen Bergen med arbeidsplasser som har fokus på tilrettelegging for tilsette som ønskjer å sykle til og frå jobb.

Sykkelbyen Bergen er ein synleg aktør i arbeidet med å promotere sykkel som transportmiddel. Sykkelbyen har initiert og stilt opp på fleire medieoppslag både i aviser og på TV. Vidare nyttar Sykkelbyen sosiale mediar aktivt, og Facebook er ein viktig formidlingskanal. Sykkelbyen har og si eiga nettside, www.sykkelbyenbergen.no.

Arbeid med sykkelinfrastruktur vert ivareteke av Gang- og sykkelgruppa i Bergensprogrammet.

Europeisk mobilitetsveke (EMU)

EMU vert arrangert kvart år frå 16. – 22.september, og har som mål å oppmode lokale styresmakter over heile Europa til å innføre og støtte bærekraftige transportformer. I 2016 var temaet «Reis smart. Det lønner seg», og i Bergen var det program gjennom heile veka. Den mest omfattande markeringa fann stad laurdag 17.09 i samband med «Bilfri dag». Deler av sentrum vart stengt for biler og gatene vart fylt opp med ulike aktivitetar for store å små, som trialsykkeshow, hoppeslott, kahoot-quiz, test av elsykler, sykkelsjekk og aktivitetsløype. Mange Bergensarar fann vegen til sentrum denne dagen. Resten av veka var det mellom anna tilbod om gratis sykkelverksted i fleire bydelar, samt fokus på samkøyring.

Plan for bruk av belønningsmidlar i 2017

For 2017 er det overført 81,0 mill kr frå 2016. og lagt til grunn ei ny tildeling på 200 mill kr. Av desse vert 129 mill kr fordelt på infrastruktur, medan dei resterende 152 mill kr er går til utvikling og styrking av kollektivtilbodet og handterast av Skyss.

| | Ubrukte midlar frå 2016 (mill kr) | Løyving 2017 (mill kr) | Sum |
|--|--------------------------------------|------------------------|-------|
| Planmidlar; bybane, buss og sykkel | -6,4 | 0 | -6,4 |
| Utvikling og styrking av kollektivtilbodet | 37,0 | 115,0 | 152,0 |
| Terminalar og knutepunkt – stamlinene | 13,6 | 10,0 | 23,6 |
| Framkomstiltak for buss på stamlinene | 36,3 | 11,0 | 47,3 |
| Sykkeltiltak | 0,1 | 50,0 | 50,1 |
| Gangetiltak | 0,0 | 3,0 | 3,0 |
| Miljøtiltak | 0,4 | 11,0 | 11,4 |
| Sum belønningsmidlar | 81,0 | 200,0 | 281,0 |

1. Planmidlar; bybane, buss og sykkel

Etatane i Bergensprogrammet står overfor store planoppgåver dei næraste åra. Planoppgåvene må sjåast i samanheng med handsaming av handlingsprogram for 2014-2017, ut i frå status i pågåande prosjekt, men først og fremst i samanheng med pågåande prosesser for etablering av ein byvekstavtale for Bergen. I 2017 blir dei ulike planområda i Bergensprogrammet finansiert av fylkeskommunale midlar.

2. Utviding og styrking av kollektivtilbodet

Styrke rutetilbodet

I komande år vil ein halde fram arbeidet med å styrke rutetilbodet på linjer med dei største reisestraumane. Eit viktig grep er å «rydde» og forenkle tilbodet på desse sterke linjene, med faste klokkeslett og stive rutetider gjennom heile driftsdøgeret alle dagar. I det ligg mellom anna å utvide rushperiodane og få fleire avgangar på kveld og i helg. Prioriterte linjer ut over stamlinjene er utvalde tverrgående linjer, bylinjer som pendlar gjennom Bergen sentrum og linjer som dekker hovudkorridorane mellom Bergen og kommunane rundt.

Konkrete tiltak under vurdering vil til dømes vere utviding av rushperioden på linje 2 og 10, styrking av vestkorridoren mellom Bergen og Sotra/Askøy samt noko «rydding» i tilbodet i sørkorridoren mellom Os og Bergen. Det kan og vere aktuelt å setje inn tiltak i nordkorridoren, som førebuing av ny regionstamlinje mellom Nordhordland og Bergen. Regionstamlinja startar opp som del av nytt bussanbod i Nordhordland, hausten 2018.

I april 2017 vil Bybanen gå heilt fram til Bergen lufthamn Flesland. Dette inneber ei utviding av tilbodet og vil dekke fleire reisande på strekninga. Samstundes vil lengre vogner gi monaleg auke i kapasitet. Det er sett av 15 mill kr til styrking av rutetilbodet i 2017 som Skyss disponerer.

Marknadsføring og informasjon

I 2017 vil ein halde fram arbeidet med å vidareutvikle digitale informasjonskanalar mot kundane, for å informere om rutetilbod, trafikkavvikling, billetter og priser.

Skyss vil prioritere informasjon i samband med opning av Bybanen til flyplassen, oppstart av nye anbod og kampanjar rundt andre tema som kan gjere det enklare å vere kollektivreisande. Eksempel på det siste er informasjon om trafikktryggleik retta mot skuleelevar og haldningskampanjar som syner korleis ein sjølv kan bidra til å gjere kollektivreisea trivelegare for alle. Skyss vil òg halde fram med informasjonstiltak retta mot bedriftsmarknaden.

Informasjon på haldeplassar og terminalar vil verte prioritert i 2017, både i form av digital informasjon om rutetider og trafikkavvikling og i form av skilting og oppslag på haldeplassane.

3. Terminaler og knutepunkt

Opprusting haldeplasser

Arbeidet med oppgradering av haldeplasser held fram også i 2017. Hausten 2016 ble det lyst ut ein eigen rammeavtale for opprusting av haldeplasser, for å sikre fleksibilitet og gjennomføringsevne.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedteke ein strategi for innfartsparkering fram mot 2030, der strategien har eit delt fokus mellom Bergen og omlandskommunane. I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med vidare utbygging av Bybanen (Birkelandsskiftet og Åsane). Tildelte belønningssmidlar i 2017 er til omlegging av innfartsparkering i samband med arbeidet med å auke i kapasiteten ved Åsane terminal.

Åsane terminal

Kapasiteten ved Åsane terminal er i dag fullt utnytta. Det skal etablerast ein ekstra pir med 3 – 4 ekstra oppstillingsplasser for buss. I tillegg skal talet på reguleringsplasser for buss aukast. Tiltaket vil medføre ein reduksjon i talet på innfartsparkeringsplasser (ca. 45). Det blir parallelt arbeidet med å erstatte desse andre stader i Åsane. Parkeringsplassane som ligg nærast Hesthaugvegen skal utvidast. Det same skal parkeringsplass mot E39. Terminalen skal utvides med ein ny perrong (nye buskur, universell utforming, kantstein, betongdekke i vegbane). Deler av området skal reasfalterast, og det vil bli etablert betongdekke på to av dei eksisterande haldeplassane.

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. I tillegg til ferdigstilling av pågåande arbeider nemnt tidligare, vil prosjektering av Olav Kyrresgate starte opp i 2017. Tiltaket vil gi betre plass og gode forhold for fotgjengarar generelt og dei kollektivreisande.

Andre tiltak

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

Restarbeider for teknisk forprosjekt for vendeløysning for Bybanen i sentrum og arbeider med kommunedelplan for kollektivtransport mot Bergen vest vil pågå i 2017.

4. Framkomsttiltak for buss – stamliniene

Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fyllingsdalsveien, Allestadveien – Skarphaugen

Tiltaket blir som omtalt tidlegare opna for trafikk i uke 10 vinteren 2017 og det blir nytta belønningssmidlar til fullfinansiering av tiltaket.

Hesthaugveien kollektivfelt

Det skal etablerast kollektivfelt i Hesthaugveien retning øst, på strekningen frå rundkjøringa i vest mot rundkjøring ved Åsane terminal. Det skal og etablerast eiga kollektivfelt på rampen frå E 39 fram til rundkjøring ved brua på Hesthaugveien. Det er ønskelig å prioritere tiltak for å gi bussen betre fremkommelighet/kollektivfelt inn mot sentrale byttepunkt for buss, då slike tiltak fangar opp ein høg del av busstrafikken og samstundes bidreg til eit meir føreseieleg tilbod i bytte mellom ulike kollektivlinjer. Tiltaka vart lyst ut hausten 2016 og startar opp i 2017.

Aktiv signalprioritering (ASP)

Det skal etablerast eit pilotprosjekt med aktiv signalprioritering av buss på Laksevåg, der busstrafikken får auka prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringa skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanlegga på strekningen.

Formålet med pilotprosjektet er å få etablert teknologi som seinare kan innførast i fleire lyskryss i Bergen. Formålet med ASP er todelt: Bussene skal sikrast betre framkome gjennom kortare kjøretid, og samstundes skal busstrafikken bli meir føreseieleg i forhold til rutetidene. Dette er viktige faktorar som styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet. Arbeidet starta opp i 2016 og blei vidareført i 2017.

Tiltak etter strekningsvise utgreiingar stamlinjene

Det er gjennomført strekningsvis gjennomgang av dagens linje 2-trase, med mogleg forlenging til Sædalen og Laksevåg/ Lyngbø. Det vil bli arbeidd med fleire ulike tiltak langs denne traseen, som samla sett skal kunne bidra til betre framkome både innanfor dagens trase og langs dei moglege forlengingane. Linje 2 er stamlinja med lågast gjennomsnittshastighet.

Tiltaka er på ulike stadium i planlegging, og omfattar aktiv signalprioritering (ASP) på Laksevåg, sanering og oppgradering av haldaplassar, universell utforming og nye kollektivfelt ved Haukeland Universitetssjukehus. Kollektivfelta ved Haukeland Universitetssjukehus er på eit tidleg stadium i planlegginga, og må koordinerast med mogleg bybanetrase i området og vidare utbygging av Haukeland Universitetssjukehus. Når det gjeld sanering av haldeplass, så omfattar dette samanslåing av haldeplasser og nyetablering. Eit sentralt fokus i denne samanheng har vore jamn haldeplassstakt og moglegheit til å oppnå universell utforming av haldeplassane.

Framkome for busser på kommunale veier

Det er utarbeidd ein konsulentrapport med dokumentasjon av tiltak for å gi bussane på linje 10 (Mulen - Wergeland) betre framkome. Linja går mellom Wergeland og Minde og er ein av dei tyngste busslinjene i Bergen. Linja køyrer i eit område med tett busetnad og mange kollektivreisande. Linja tilfredsstill ikkje krav til frekvens, sjølv om kapasiteten og etterspurnaden tilseier at det er naudsynt å auke frekvensen. Parkerte biler langs traseen og smale gater skaper dårleg framkome og vanskelige forhold for bussjåførane. Auka frekvens kan verke mot sin hensikt då møtande bussar vil bli eit problem i seg sjølv.

Trafikketaten i Bergen kommune arbeider med ein overordna plan som vil ta opp i seg skilttiltak. Å etablere møteplasser i tronge gater er også eit viktig tiltak. I første omgang kan det gjerast tiltak på haldeplassar, ny standard, gjere busslommer om til kantstopp, samt oppmerking.



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

Kollektivprioritering Haukås/ Breistein (kryssutbetring og kollektivfelt)

Det vil bli etablert eit nytt kollektivfelt på den kommunale Haukåsveien inn mot krysset på Steinestøvegen og lagt til rette for at bussene kan køyre rett fram i høyrefeltet på E 39, og inn på eksisterande busslomme i nordgåande retning. Langs E39 i nordgåande retning vil det samstundes bli etablert eit kollektivfelt fram til første busslomme. I rushperiodane er det til dels store forseinkingar for å komme inn på Steinestøvegen frå Nordre Brurås. I tillegg til inn- og utkjøring til bussanlegget på Haukås passerar ca. 280 bussar i døgnet dette krysset på veg mellom Bergen/Åsane og Nordhordland/Åsane nord. Forseinkingar på denne strekninga gir utfordringar knytt til planlagde bussbytte for eksempel i Knarvik. Prosjektering av tiltaket starta opp i 2016.

5. Sykkeltiltak

Hovudsykkelrute

I 2017 starter arbeid med å prosjektere trase for hovudsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken; -frå Christies gate og frem til Sandviksveien. Forprosjekt for tiltaket har vore på høring og vidare arbeid med detaljplaner pågår.

Formålet er å legge til rette for at det kan etablerast ein trafikkisikker og attraktiv sykkeltrasé sør – nord gjennom sentrum. Det vert teke sikte på å etablere ein mest mulig einskapleg og samanhengande trasé med færrest mogleg konfliktpunkter mellom syklistane og andre trafikantgrupper. På dei delar av strekninga som kan komme i konflikt med ein eventuell framtidig bybanetrase vert det føreslått å etablere midlertidige løysingar med enkel standard. Dette gjeld for sentrumsgatene og deler av Sjøgaten. Som ein del av prosjektet med å etablere sykkeltrase gjennom sentrum kan det være aktuelt å oppgradere leskur på busshaldeplassane langs strekningen.

Gang og sykkelbro Nygårdstangen

Arbeidet med ny gang- og sykkelbru på Nygårdstangen starta opp våren 2016. Dagens bru er mellombels, svært smal og gir eit dårleg tilbod til dei som går og sykklar. Den nye brua vil være av stål, 60 meter lang og 6 meter bred. Brua er i samsvar med reguleringsplan for Nygårdstangen. Tiltaket vart prosjektert i 2015 og utfyllinga i Store Lungegårdsvann ble godkjent med bruk av masser frå Ulrikstunnelen våren 2016. Utfylling har pågått hausten 2016. Tiltaket er venta å vere ferdigstilt våren 2018.

Sykkelveg med fortau langs Salhusveien

Bygginga av ny sykkelveg med fortau langs fv. 564 Salhusvegen på strekninga Åsamyrane – Ulsetstemma starta våren 2016. Dette er ein del av Salhusvegen som manglar tilbod for mjuke trafikantar i dag og vil gi eit fullverdig separert tilbod på 1,5 km både for gåande og syklande. Prosjektet er venta ferdigstilt i løpet av 2017.

Tiltaket ligg nær bydelssenteret Åsane, i et område som er i vekst og skal utvikles urbant og tett. På strekninga frå Åsamyrane til Ulset sjukeheim og vidare til Ulsetstemma blir det etablert sykkelveg med fortau, med bredde på 4,5 meter. Dette er ei auke i standard som opprinneleg besto av eit fortau med ein bredde på tre meter. Ved å skilje gåande og syklande vil tilbodet sikre trygg framkome og redusere ulykker mellom gåande og syklande.



Foto: Ingrid Feet Bjørge

Sykkelveg med fortau langs Bjørgeveien

Det skal etablerast ny sykkelveg med fortau langs Sælenvatnet og fv 540 Bjørgeveien på strekninga frå Straumeveien til Sandeide. Strekingen er totalt 1,1km og er viktig for å sikre hovudrute for sykkel mellom Fyllingsdalen, Bergen vest og Sandsli. Tiltaket bidreg til auka tryggleik og vil redusere faren for ulykker ved å segregere gåande og syklande. Framkome for syklistar vert betre og det vert lagt til rette for bruk av sykkel på korte turar. Det etablerast eit mindre grønt belte mellom kjøreveg og trase for gåande og syklande. Dette vil ligge lågare enn hovudvegen for å redusere trafikkstøy. I 2016 vart tiltaket prosjektert og lyst ut, og anleggsarbeida vil pågå for fullt i 2017.

Gang – og sykkelveg med bru på Paradis

Det ble i 2016 sett i gang prosjektering og eigedomsserverv for gang og sykkelveg med bru over Nesttunvegen og bybanespor, samt prosjektering av framtidig vegnett på Paradis. Arbeid med dette vert vidareført i 2017.

Sykkeltrase mot Nordnes

Det skal etablerast eit samanhengande sykkelfelt i Strandgaten fra C. Sundtsgate/ Holbergsalmenningen til Tidemannsgate (før Akvariet) på Nordnes. Tiltaket er ein del av hovudruteneettet og starta opp hausten 2016. Arbeidet vil pågå også i 2017.

Sykkeltrase Sandviken

På strekninga frå Sandviksvei til Sandviksvei 163 (Glass Knag) skal det etablerast nye forbetra trafikale løysingar for gåande, syklande og for kollektivtrafikken Det skal etablerast ein-sidig sykkelveg og kollektivfelt. Innleiande prosjekteringsarbeid har starta opp vinter 2016/2017. Tiltaket er venta å komme til utføring i løpet av 2018.

Skilting sykling i einvegskøyrtede gater

I 2015 ble det utarbeida ein moglegheitsstudie med fokus på kartlegging av einvegsregulerte gater med potensiale for å kunne tillate sykling mot einvegskøyrtede gater. 113 einvegsregulerte gater i Bergenhus, Årstad og Indre Laksevåg er kartlagt. Alle gatene ble inndelt i tre kategoriar ut i frå anbefalt prioritering. Gater med prioritet 1 ble regnet som mest eigna. Hausten 2016 starta prosjektera av tiltaket.

Dei enkle fysiske tiltaka, som skilting og oppmerking, skal være ferdig gjennomført før sykkel VM i september 2017. Resterende tiltak vil bli gjennomført etter kvart, sidan desse er meir krevjande både når det gjeld utføring og økonomi.

Bysyklar

Det har over tid vore eit ønske om å etablere ei permanent bysykkelordning i Bergen, slik det er gjort i ein rekke andre byer i landet, herunder Oslo, Stavanger, Trondheim, Drammen, Bærum og Lillestrøm. Prøveordninga med gratis bysyklar under Festspillene i 2016 viste potensialet for bysyklar i Bergen. Både Bergen bystyre og fylkestinget har gjort vedtak om etablering av bysyklar i Bergen.

Ei bysykkelordning har mellom anna som formål å bidra til effektive og miljøvennlege reisemønstre i byområder, og kan særleg bidra i begge ender av reisekjeda – til dømes til og frå kollektivknutepunkt. Ein bysykkelordning bidreg også til ein moderne og samfunnsøkonomisk nyttig ressursbruk ved at mange menneskjer deler på bruken av transportmidlar og sikrar høg grad av utnytting. Bysyklar passer difor godt inn i definerte målsettingar for Bergensprogrammet, belønningsmiddelordninga og ikkje minst i ein framtidig bymiljøavtale.

Dei fleste bysykkelordningar er innretta som langsiktige leasingkontraktar med éin leverandør som har totalansvar for innkjøp, drift og vedlikehald, inkludert teknologisystem (informasjons- og betalingssystem). Hovudkostnaden for oppdragsgjevar er ein årleg leasingsum gjennom kontraktperioden. I tillegg kjem nokre mindre etableringskostnader med å legge til rette for straum og fundament for stativ på dei ulike stasjonane. Det er krevjande å estimere kostnader for bysykkelordningar, mellom anna fordi dei fleste er reklamefinansiert og kostnadsbiletet er difor i liten grad tilgjengeleg.

Erfaringar frå andre, samanliknbare byer, som Oslo og Trondheim, gir eit kunnskapsgrunnlag å basere seg på ved etablering i Bergen. For å lukkast best mogleg, vert det sett som formålstenleg å basere anskaffinga på ein fasadelt etablering med gradvis opptrapping av omfang og utbreiing. Anskaffing bør ta høgde for innovasjon og teknologisk utvikling på området. På sikt bør ordninga ha ein størrelse på om lag 800-1 000 sykklar, og dekke det utvida sentrumsområdet. Etter kvart kan det også bli aktuelt å utvide ordninga til bydelssentra.

Ei ordning av den størrelsen som er skissert over, kan innebere årlige bruttokostnader estimert til 6-8 mill. kroner, gitt ein langvarig (10-årig) leasingkontrakt. Ein bysykkelordning vil også gi inntekter ved at brukarane betaler for bruken gjennom ulike typar abonnement. Eit konservativt anslag tilseier brukarinntekter på rundt 1,5 til 2 mill. kroner per år i ein veletablert ordning. Estimaten er basert på erfaringar frå andre byer i Norge.

Bergen kommune arbeider med alternative modeller for finansiering. Det er venta at desse spørsmåla vil finne sin avklaring våren 2017. I budsjettet for 2017 er det satt av midlar til førebuaende arbeid, som primært er knytt til gjennomføring av anskaffing og grunnarbeid for etablering av stasjoner. Denne typen anskaffing, som er relativt kompleks, vil ta om lag eit halvt år å gjennomføre. Etter at leverandør er valt, er det om lag eit halvt års produksjonstid for sykklar, stativ og anna nødvendig materiell. Grunnarbeid for etablering av stasjoner vil pågå parallelt, i kommunal regi. Dette tilseier bysykkelordning vil vere på plass hausten 2017, alternativt våren 2018.

Andre sykkeltiltak under planlegging

Ei rekke planforslag for gang- og sykkeltiltak er i slutfasen og fokus vil vere retta mot å ferdigstille desse. Dette gjeld mellom anna Bjørgeveien frå Sandeidet til Lyderhornsveien, Osbanen og Carl Konowgate. Vidare vil det bli arbeidd med å få frem planforslag for gang-sykkeltiltak langs Storetveitvegen frå Paradis til Hagerupsveg, Storetveitvegen frå Hagerupsveg til Wergeland, Natlandsveien (også kollektiv), Eidsvågskogen – Eidsvåg, langs Vossebanen frå Nesttun til Fjøsanger og langs Garnesvegen. I tillegg vil det bli arbeidd med sykkeltiltak i og gjennom Bergen sentrum.

6. Gangetiltak

Eit viktig tiltak for å auke gangandelen i Bergen vil vere å fortsette arbeidet med å utvikle gode ferdselsårer til Bybanen, langs heile traseen. Det er gjort ein grundig kartlegging av moglege tiltak for å etablere/oppgradere desse gangvegane. Målsettinga er å redusere avstanden til Bybanen slik at det blir enklare å velje kollektivtransport framfor bil.

I eit lengre perspektiv handlar gangtiltak i stor grad om å realisere «gåbyen Bergen». Gjennom offensiv fortettingspolitikk skal transportbehovet reduserast ved å etablere kortast mogleg avstand mellom viktige målpunkt.

7. Miljøtiltak

Kong Oscarsgate

Opprustinga av Kong Oscarsgate starta hausten 2016. Prosjektet omfattar i utgangspunktet gateløpet frå Vetrilidsalmenningen til Nygaten. Eit viktig formål med tiltaket er å legge betre til rette for mjuke trafikantar, i tillegg til generell estetisk og funksjonell opprusting. I nordre del, fra Vetrilidsalmenningen til Bergen domkirke skal trafikkmengda dempast ved hjelp av ein «shared space» -løysning. Det inneberer at de vante skilja mellom mjuke trafikantar og biltrafikk vert løyst opp. I tillegg er det planlagt å gjennomføre trafikkregulerande tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken.



Foto: Ingrid Feet Bjørge

Forlenging av Trolleylinje

Det skal gjennomførast eit teknisk forprosjekt for å forlengje eksisterande trolleylinje. Avgjerda om forlenging av linje blir lagt frem for politisk handsaming våren 2017. I «Miljøstrategi for Skyss» frå 2014, er det ei målsetjing at null- og lågutsleppsbuskar skal fasast inn, samstundes som ein utviklar tilbodet til dei reisande. Trolleyteknologien er eit godt alternativ i ei tid kor ein ynskjer å fasa inn miljøvennlege buskar raskt utan å drive eksperiment med føreseieleg framkomst og regularitet på busstilbodet til dei reisande. Finansiering av tiltaket må avklarast i samband med pågåande prosesser med etablering av en byvekstavtale for Bergen.

Mobilitetstiltak

I 2017 er det sett av midlar til mobilitetstiltak der formålet er å endre reisevaner og bidra til meir bærekraftige transportvaner. I denne gruppa er dei mjuke tiltaka som informasjons- og haldningskampanjar retta mot individ og bedrifter. Slike tiltak er effektive i kombinasjon med infrastrukturtiltaka. Posten gir moglegheit til lokale aktiviteter som aksjoner, rådgeving etc. Det kan være aktuelt å nytte midlane til fysisk infrastruktur som støtter opp under formålet, som for eksempel mobilpunkter –areal for sykkelparkering, bildeling, ladepunkter, informasjon om kollektivtilbod, etc.

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 luftforureining

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 tidsnok 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 blir utarbeida før tiltaka er ferdig planlagt og det vil difor alltid vere større eller mindre endringar frå tiltaksplan til plan- og byggeprogrammet. Kvart år blir 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 ein 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

Takstar i bompengeringen

Den 1. februar 2016 vart det innført tidsdifferensierte bompengetakstar i Bergen, og dette har vore eit viktig trafikkavvisande tiltak for sentrum i rushtida. Hovudformålet med dei nye takstane var å få ein betre fordeling av biltrafikken gjennom døgnet. Den berekna reduksjonen av biltrafikk var 5- 9 % i morgonrushet og 2-6 % i ettermiddagsrushet. Dei siste trafikktala viser over 15 % nedgang i rushtida og meir enn 4 % nedgang i samla trafikk. I samband med innføring av tidsdifferensierte bompengar vedtok fylkestinget å auke busskapasiteten med 300 nye avgangar for å imøtekomme enda fleire kollektivreisande.

I mars 2016 gjekk bystyret i Bergen og fylkestinget inn for å 5-doble bompengetakstane på dagar med fare for høg luftforureining. 16. november 2016 vart tiltaket godkjent av sentrale styresmakter gjennom vedtak av nødvendig forskrift i regjeringa. Ordninga er forventa å vere meir effektiv enn datokøyring, som hittil har vore

det einaste tilgjengelege strakstiltaket for å redusere biltrafikk på dagar med luftforureining. Tiltaket vert kombinert med gratis kollektivtransport til dei reisande.

2. Tiltak for å gjere kollektivtransporten meir attraktiv og kapasitetsterk

«Kollektistrategi for Hordaland» vart vedteken i 2014, og legg føringar for prioriteringar fram mot 2030. Eit viktig prinsipp er å prioritere dei største reisestraumane. Kollektivtilbodet tilpassast dei bu- og arbeidsområda med størst passasjergrunnlag, og er med å bygge opp kommunen sin målsetting om fortetting og konsentrasjon av nye bustadområder kring viktige kollektivknutepunkt og stamlinjene. Utvikling av stamlinjer er eit viktig grep for å tiltrekke seg fleire reisande, og særleg har Bybanen vore eit viktig løft for kollektivtrafikken. Banen vil vere den fremste stamlinja i Bergen, og populariteten skuldast mellom anna høg frekvens og føreseieleg framkomme.

Satsing på effektive reiser med kollektivtransporten er viktig at folk finn dette reisealternativet attraktivt, og vel buss framfor privatbil. Dette krev at det leggst til rette for at bussen kjem seg fram utan hindringar, trengsel og kø. Arbeidet med å sikre framkome for buss er ein pågåande prosess, og gjeld til dømes etablering av kollektivfelt, signalprioritering med meir. Ferdige, og pågåande tiltak er det gjort nærare greie for under «Framkomstiltak for buss og stamlinjene» i denne årsrapporten.

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.

Bybanen, byggetrinn 4 - Fyllingsdalen

Bybanen skal utgjøre ryggraden i kollektivsystemet i Bergen, og bidra til god byutvikling og styrke bystrukturen. Difor har vidare satsing høg prioritet. Byrådet vedtok i november 2014 å regulere og bygge ut Bybanen til Fyllingsdalen før Åsane. Fylkesutvalet gjorde tilsvarande vedtak i januar 2015. Traseen til Fyllingsdalen (Oasen) er planlagt via Haukeland Universitetssjukehus og Mindemyren. Reguleringsplanarbeidet for den nærare 11 km lange strekninga er lagt ut til offentleg høyring.

Bybanen, byggetrinn 5 - Åsane

Det er lagt opp til innkjøp av konsulent våren 2017 for arbeidet med Bybanen, byggetrinn 5 – Åsane. Det er tatt høgde for opp til to års planleggingstid.

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

Byvekstavtale

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har saman med Statens vegvesen starta førebuinga til inngåing av ein byvekstavtale for Bergen. Dette vil i praksis være 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 mest sentrale prosjektet i 1. generasjons byvekstavtale vil vere Bybanen byggesteg fire til Fyllingsdalen. Parallelt med arbeidet med å inngå byvekstavtale vert det førebudd ny bompengesøkna for ein ny bypakke. Dette er nødvendig for å sikre tilstrekkeleg lokal finansiering til vidare utbygging av Bybane og anna transportinfrastruktur i Bergen i åra framover. Det er forventningar om at ein byvekstavtale vert inngått sommaren 2017.

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 nåes 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 samkøring.

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. RTP er under revisjon, og nytt planprogram skal på høyring tidleg i 2017.

«*Regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015 – 2016* vart vedteken av Fylkestinget 10. des. 2014. Planen vektlegg at regionsentra bør ha eit kollektivknutepunkt med sentral plassering, og gjerne lokalisert saman med andre funksjoner. Trasear og anna infrastruktur for buss og bane skal være funksjonelle og opplevast som effektive for brukarane. Vidare er det viktig å etablere gode forhold for mjuke trafikantar. Dette er både arealeffektivt, samt viktig for å fremme miljøvennlege reiser og folkehelse.

Arbeidet med «*Areal og transportplan for Bergensområdet*» har tatt lengre tid enn forutsett. Dette heng mellom anna saman med at høyring av planforslaget fann stad tilnærma parallelt med siste kommune- og fylkestingsval. Dette har gitt behov for ytterligare forankring av planarbeidet i etterkant av valet. Tilfredsstillande regional- og lokalpolitisk forankring vert sett på som ein kritisk suksessfaktor for arbeidet. Dette vil også forenkla oppfølginga av planen etter at den er vedteke. Gjeldande framdriftsplan legg opp til vedtak i fylkestinget i juni 2017.

Kommunale styringsdokument

Føringane i kommuneplanen sin samfunnsdel vert no følgt opp i ny arealdel til kommuneplanen (pågåande arbeid). I dette arbeidet har bystyret handsama fire prinsipp saker som avklarar sentrale spørsmål og gir retning til planforslaget som er venta til førstegongs handsaming i løpet av våren 2017. Bystyret har gjort vedtak i følgjande prinsipp saker:

- Flystøy og rullebane 2 (vedteke 15.06. 2016)
- Strategisk temakart (vedteke 21.09. 2016)
- Parkering (vedteke 25.01. 2017)
- Bergensk byskikk og byggehøyder (25.01. 2017)

Bergen bystyre vedtok 21. september 2016 også 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.

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

Samanhengande gang- og sykkelvegnett

I denne rapporten er det gjort greie for fleire prosjekt for betre framkome for dei som går og sykklar i Bergen. Mot sør er det i dag gode sykkelforbiningar, og fleire trasear er resultat av planlegging i samarbeid med Bybaneutbygginga. Ei av utfordringane er å få på etablert ein hovudsykkelrute gjennom Bergen sentrum, då det i enkelte gater vil vere naudsynt å foreta prioriteringar og finne kompromissløyser mellom ulike trafikantgrupper. I 2016 vart det utarbeidd eit forprosjekt der formålet er å legge til rette for ein samanhengande sykkeltrase sør-nord gjennom sentrum. Denne traseen skal vere trafikksikker, samanhengande og ha færrest moglege konflikt punkt. Forprosjektet er utarbeida av gang- og sykkelgruppa i Bergensprogrammet. Forslag til

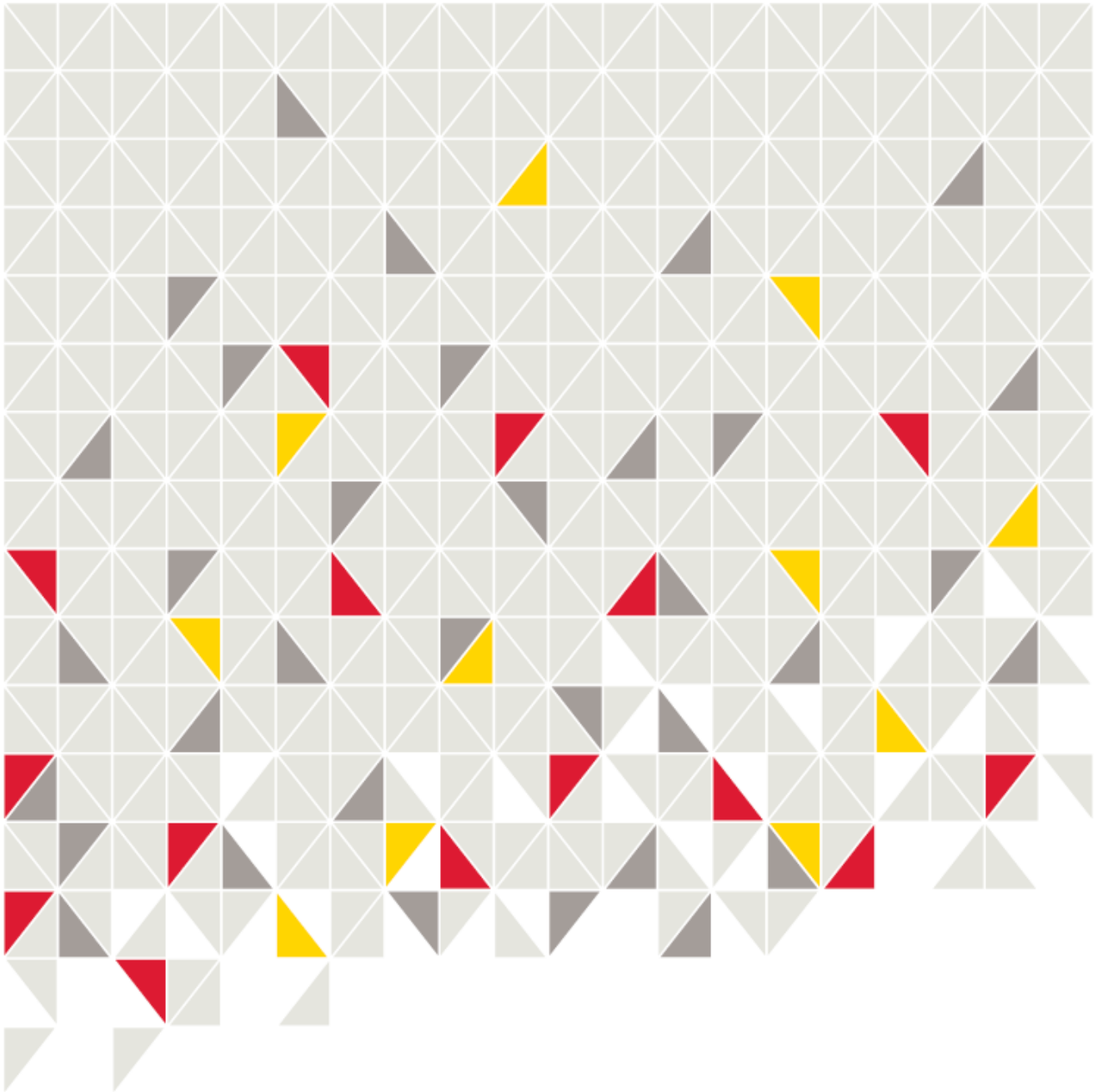
trase var på høyring hausten 2016, og innspela skal danne grunnlag for vidare arbeid med detaljprosjektering og gjennomføring av tiltaket.

Sykkelbyen Bergen

Partane i Bergensprogrammet vil fortsette arbeidet med å inspirere Bergensarane til å nytte sykkel som reisemiddel. Ein sentral oppgåve er å bygge identitet til Bergen som urban sykkelby. Sykkelbyen kommuniserer med mange målgrupper og er aktiv på ulike samlingar og arrangement, samt i sosiale mediar.

5. Tiltak for å redusere luftforureining

I det langsiktige arbeidet for å redusere luftforureininga, er innføring av tidsdifferensierte bompengetakster og styrking av kollektivtilbodet frå februar 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. Vidare er det venta at vedtaket om fem-dobling av bompengetakstane på dagar med høg luftforureining vil vere eit effektivt verkemiddel for å redusere utslepp frå fossildrivne køyretøy .



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

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.