



# Bergensprogrammet i samfunnet

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er vedtatt av Stortinget. I perioden 2002–2016 er det investert for vel 15,8 milliarder 2017-kroner i samferdselsprosjekter i Bergen. Programmet omfatter kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, miljøprosjekter, tiltak på gatenettet i sentrum, trafiksikkerhetstiltak og nye vegprosjekt. Bergensprogrammet gjennomføres i samarbeid mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Den 28. mai 2013 vedtok Stortinget en ytterligere utvidelse av Bergensprogrammet gjennom Prop. 143 S (2012-2013) Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m. Stortinget vedtok at Bergensprogrammet skal videreføres frem til 2025 og at det i perioden 2012–2025 skal investeres for 9,42 milliarder kroner.

Gjennom Prop. 117 S (2014-2015) «Nokre saker om luftfart, veg og jernbane» har Samferdselsdepartementet besluttet at prosjektering av fjerde etappe av Bybanen fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen kan finansieres med bompenger. Det forutsettes at dette finansieres innenfor det vedtatte opplegget, uten endringer i takster eller innkrevningstid.

Innføringen av tidsdifferensierte takster i bomringen 1. februar 2016 og forberedende arbeider for å kunne inngå en byvekstavtale mellom lokale og statlige myndigheter er to sentrale hendelser/ prosesser i 2016 som bør trekkes frem. Se [bergensprogrammet.no](http://bergensprogrammet.no) for mer utfyllende informasjon.

Denne meldingen er delt i tre deler der det gis en orientering om organisering, status for mål og strategier, en oversikt over aktivitet i regi av Bergensprogrammet i 2016 og en overordnet presentasjon av årsoppgjøret for 2016.



*Helge Eidsnes*

Helge Eidsnes  
Regionvegsjef  
Statens vegvesen



*Anne Iren Fagerbakke*

Anne Iren Fagerbakke  
Kommunaldirektør  
Bergen kommune,  
Byrådsavdeling for  
byutvikling



*Rune Haugsdal*

Rune Haugsdal  
Fylkesrådmann  
Hordaland fylkeskommune

## Del 1 Mål og organisering

Mål og strategier .....	06
Organisering av Bergensprogrammet .....	08
Etatenes roller .....	10
Viktige hendelser i 2016 .....	11

## Del 2 Årets aktiviteter og resultater

Trafikkveksten skal dempes .....	14
Byutviklingen skal gi mindre transportbehov .....	16
En større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken .....	17
De investeringer som er gjort i infrastruktur skal utnyttes bedre .....	19
Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres .....	20
Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress .....	22
Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett .....	24
Det skal skje færre trafikkulykker .....	29
Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak .....	31

## Del 3 Årsoppgjøret

Inntekter og utgifter .....	34
Investeringer .....	36
Planaktiviteter .....	38
CV Bergensprogrammet .....	39

# Del 1

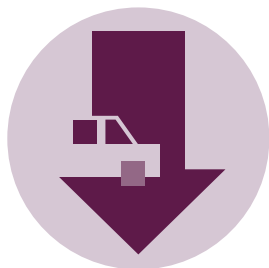
## Mål og organisering



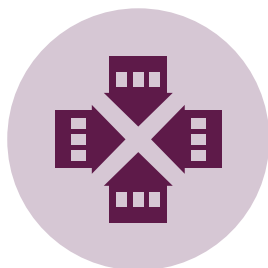
Alle foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen

# Mål og strategier

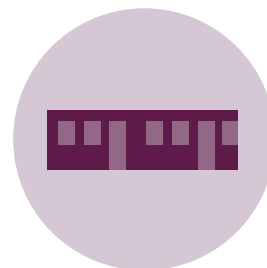
Samfunnsutviklingen forutsetter samspill mellom byutvikling og transportløsninger. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø skal møte disse utfordringene. Programmet har satt seg ni delmål som skal bidra i riktig retning.



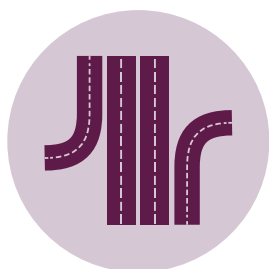
Trafikkveksten skal dempes



Byutviklingen skal gi mindre transportbehov



En større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken



De investeringer som er gjort i infrastruktur skal utnyttes bedre



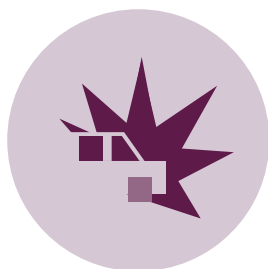
Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres



Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress



Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett



Det skal skje færre trafikkulykker



Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak

For å nå målene, er flere delstrategier tatt i bruk. I korte trekk dreier dette seg om kollektivsatsing, trafikantbetaling, parkeringstiltak, sentrums- og byutvikling, samt utbygging av manglende ledd i det overordnede veinettet.

**Kollektivsatsing:** En større del av persontransporten skal over på kollektivtrafikk, og tiltak for bedre kollektivtrafikk prioriteres. Det legges særlig vekt på persontransport mellom Bergen sentrum og de største bydels- og regions-sentrene.

**Trafikantbetaling (bompenger):** Formålet er å dempe den bilbaserte trafikkveksten og å få flere til å reise kollektivt eller sykle, særlig i de mest trafikkbeltede områdene. Bompengene skal også gjøre det mulig å finansiere tiltak.

**Parkering:** Parkeringsavgifter og begrenset parkeringstilbud brukes som et virkemiddel til å få flere over på kollektivtrans-

port, sykkel og gange, og kan bedre miljøforhold og trafikk-sikkerheten i det sterkt trafikerte byområdet. Innfartsparkering etableres ved de viktigste knutepunktene.

**Byutvikling:** Bergen kommune har en byutviklingsstrategi som legger til rette for gange, sykling, kollektivbetjening og dempet vekst av bilbasert transport.

**Gang- og sykkel-satsing:** Store og små tiltak gjennomføres for å oppnå målet om et sammenhengende og helhetlig gang- og sykkelvegnett.

**Sentrumsutvikling:** Opprusting av sentrumsgater og byrom er et prioritert område. Bergen sentrum er i stadig endring, og arbeidet med å videreutvikle trafikkmønster og gatebruk er derfor en kontinuerlig prosess.



Bybanens tredje byggetrinn ble åpnet 15. august 2016. Her fra åpningsmarkeringen på Råstølen holdeplass. Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen

# Organisering av Bergensprogrammet

## Kontaktutvalg

Politisk og administrativ ledelse

Statens vegvesen  
Bergen kommune  
Hordaland fylkeskommune

**Leder:** Vegdirektoratet v/vegdirektør  
**Sekretariat:** Hordaland fylkeskommune

**Terje Moe Gustavsen**, vegdirektør, Statens vegvesen  
**Anne Gine Hestetun**, fylkesordfører, Hordaland fylkeskommune  
**Nils T. Bjørke**, leder i utvalget for miljø og samferdsel, Hordaland fylkeskommune  
**Rune Haugsdal**, fylkesrådmann, Hordaland fylkeskommune  
**Harald Schjelderup**, byrådsleder, Bergen kommune  
**Anna Elisa Tryti**, byutviklingsbyråd, Bergen kommune  
**Geir Steinar Dale**, leder i komité for miljø og byutvikling, Bergen kommune  
**Anne Iren Fagerbakke**, kommunaldirektør, Bergen kommune

## Styringsgruppe

Administrativ ledelse

Statens vegvesen  
Bergen kommune  
Hordaland fylkeskommune

**Leder:** Bergen kommune v/kommunaldirektør  
**Sekretariat:** Bergen kommune



**Anne Iren Fagerbakke (leder)**, kommunaldirektør ved byrådsavdelingen for byutvikling, Bergen kommune  
**Rune Haugsdal**, fylkesrådmann, Hordaland fylkeskommune  
**Helge Eidsnes**, regionvegsjef, Statens vegvesen  
**Mette Svanes**, direktør, Plan og bygningsetaten, Bergen kommune  
**Lise Reinertsen (inn september)**, direktør Bymiljøetaten, Bergen kommune  
**Rune Herdlevær**, avdelingsjef, Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune  
**Håkon Rasmussen**, fylkesdirektør for samferdsel, Hordaland fylkeskommune  
**Olav Finne**, avdelingsdirektør Vegavdeling Hordaland, Statens vegvesen  
**Beate Mæsel**, Statens vegvesen

**Prosjektgrupper**  
Mobilitetsarbeid  
Sykkelbyen Bergen etc.



## Faglig koordineringsgruppe

Administrativt personell

Statens vegvesen  
Bergen kommune  
Hordaland fylkeskommune

**Leder:** Statens vegvesen  
v/fylkesavdelingen Hordaland  
**Sekretariat:** Statens vegvesen



**Magnus Natås (leder, ut juni)**, Statens vegvesen  
**Sindre Lillebø**, Statens vegvesen  
**Arild Hegrenæs**, Statens vegvesen  
**Beate Mæsel (sekretær)**, Statens vegvesen  
**Ingrid Feet Bjørge (inn april)**, Statens vegvesen  
**Elisabeth Langeland Matre (ut mars)**, Statens vegvesen  
**John Martin Jacobsen**, Hordaland fylkeskommune  
**Erlend Iversen**, Hordaland fylkeskommune  
**Rune Herdlevær**, Bergen kommune  
**Øivind Hauge Støle**, Bergen kommune  
**Svein Heggelund**, Bergen kommune  
**Elin Horntvedt Gullbrå**, Bergen kommune



**Faggruppe**  
Gang og sykkel

**Frode Moen Aarland (leder)**, Statens vegvesen  
**Beate Eide Riisnæs**, Statens vegvesen  
**Andreas Nordstrønen**, Statens vegvesen  
**Kirsten Lysen**, Bergen kommune  
**Geir Bartz-Johannessen**, Bergen kommune  
**Inge Edvardsen**, Hordaland fylkeskommune  
**Trygve Andresen**, Asplan Viak  
**Einar Grieg**, Bergen kommune



**Faggruppe**  
Trafikksikkerhet

**Trond Hollekim (leder)**, Statens vegvesen  
**Lise Ådlandsvik**, Hordaland fylkeskommune  
**Oddmund Krunenes**, Statens vegvesen  
**Mats Korneliussen**, Statens vegvesen  
**Gry Herdlevær**, Bergen kommune  
**Andreas F. Lind**, Bergen kommune  
**Ingvild Hernes Lunde**, Norconsult



**Faggruppe**  
Kollektiv

**Erlend Iversen (leder)**, Hordaland fylkeskommune  
**Ståle Furnes**, Statens vegvesen  
**Gunn Cecilie Omre**, Statens vegvesen  
**Siren Tydal Eknes**, Statens vegvesen  
**Per Berle**, Bergen kommune  
**Svein Steine**, Bergen kommune  
**Robert Solend**, Skyss  
**Audun Kvam**, Asplan Viak (sekretær)



**Faggruppe**  
Sentrum

**Rolf Knudsen (leder)**, Bergen kommune  
**Bjarne Dale**, Bergen kommune  
**Kjell Erik Myre**, Statens vegvesen  
**Marit Eidsnes Rogne**, Statens vegvesen  
**Ole Hallvard Harlem Dyrbekk**, Hordaland fylkeskommune  
**Helge Hopen (sekretær)**, Helge Hopen AS  
**Robert Solend**, Skyss



**Faggruppe**  
Kommunikasjon

**Elisabeth Langeland Matre (leder, ut februar)**, Statens vegvesen  
**Ingrid Feet Bjørge (leder, inn april)**, Statens vegvesen  
**Anne Kringstad**, Bergen kommune  
**Ingrid Dreyer**, Skyss/Hordaland fylkeskommune  
**Bjarte Brask Eriksen**, Hordaland fylkeskommune  
**Rune Jenssen**, Hordaland fylkeskommune/Bybanen utbygging  
**Einar Johan Grieg**, Bergen kommune  
**Helge Rong**, Statens vegvesen



**Store BP-prosjekter**  
Bybane  
Ringveg vest



# Etatenes roller



- Bergensprogrammet omfatter alle investeringstiltak på det 336 kilometer lange fylkesvegnettet i Bergen. I tillegg blir bybaneutbyggingen finansiert gjennom Bergensprogrammet. Det er Hordaland fylkeskommune som er ansvarlig for utbygging, drift og vedlikehold av Bybanen.
- Hovedprioriteringene i finansierings- og utbyggingsplanen for Bergensprogrammet er vedtatt av Stortinget. Med grunnlag i disse prioriteringene er det fylkeskommunen som endelig fastsetter årlig budsjett gjennom vedtak av plan- og byggeprogram for Bergensprogrammet.
- Fylkeskommunen gir uttale til kommunale plansaker og kan fremme innsigelse.
- Fylkeskommunen inngår som en del av den formelle, lokale forankringen av bompengeneinnkreving.
- Fylkeskommunen har ansvar for drift av kollektivtrafikken.



- Kommunen fastsetter overordnede rammer for arealbruk og transportløsninger gjennom kommuneplanens arealdel.
- Lokal delfinansiering gjennom bompengeneinnkreving er avhengig av forankring og vedtak i Bergen kommune.
- Bergen kommune er planmyndighet og saksbehandler alle reguleringsplaner, trafikkplaner, m.m. før høring. Alle planer etter Plan- og bygningsloven vedtas av Bergen bystyre.
- Med hjemmel i vedtatte reguleringsplaner inngår Bergen kommune utbyggingsavtale(r) med private som sikrer bidrag til realisering av vedtatte infrastrukturtiltak.
- Kommunen er ansvarlig for parkeringspolitikken.



- Bergensprogrammet er endelig godkjent og vedtatt av Stortinget. Statens vegvesen har ansvar for å sikre at gjennomføringen av Bergensprogrammet foregår i samsvar med Stortingets vedtak.
- Statens vegvesen er fylkeskommunens apparat for planlegging og gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet. I denne sammenheng er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunen, og er å betrakte som en del av fylkesadministrasjonen. De aller fleste tiltak på vegnettet innenfor Bergensprogrammet blir derfor utført i regi av Statens vegvesen.
- Statens vegvesen har et helhetlig samfunnsansvar (blant annet for trafikk-sikkerhet og kollektivtransport) og avgir uttale til kommunale plansaker.
- Statens vegvesen har ansvar for riksvegnettet i Bergen. Dette har stor trafikal betydning både regionalt, mellom bydeler og inn mot sentrum. Sammen med tiltakene i Bergensprogrammet utgjør dette viktige og sentrale elementer i utviklingen av et samlet, effektivt transportsystem i Bergensområdet.

# Viktige hendelser i 2016



## Januar – februar – mars

- 4. januar innføres 300 ekstra bussavganger.
- Bystyret vedtar videre utvidelse av ordningen med boligsoneparkering.
- 1. februar innføres tidsdifferensierte takster i bomringen, 45 kr for liten bil og 90 kr for stor bil i rush og 19 og 38 kr ellers.
- 9. mars åpner sambruksfelt i Fjøsangerveien.
- 15. mars tar Bybanen sin første testtur til Flesland.
- Bystyret (16.03) og fylkestinget (09.03) vedtar beredskaps-takster (femdobling av bompengetakster) og gratis kollektivtransport på dager med fare for høy luftforurensing som strakstiltak for bedre luftkvalitet.
- Vintersykkeldagen markeres
- 14. januar tiltrer byrådet prinsipper for gateopprusting og nytt trafikkmønster i Kong Oscarsgate mellom Vetrliidsallmenningen og Nygaten. Det

anbefales at Kong Oscars gate anbefales stengt for innkjøring fra Øvregaten/Vetrliidsallmenningen.

- Byrådet vedtar oppstart av offentlig detaljreguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen.
- 17. mars slutter byrådet seg til søknad om belønningmidler fra Hordaland fylkeskommune til Samferdselsdepartementet, om økte rammer for 2016.



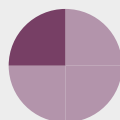
## April – mai – juni

- Sykle til jobben aksjon.
- Sykkelbyen Bergen, to uker gratis sykkelservice i bydelene.
- Innfartsparkering ved Birke-landsskiftet åpner i april.
- Øvregaten-Nye Sandviksveien og Sandviksveien. Det skal utredes og planlegges en sammenhengende høykvalitets sykkelløsning gjennom sentrum og til Åsane parallelt med reguleringsplan for Bybanen.
- Årsmelding for 2015 blir lagt fram for bystyre og fylkesting.



## Juli – august – september

- Mobilitetsuken 2016 gjennomføres 16.–22. sept.
- 21. september vedtar bystyret Grønn strategi -klima- og energihandlingsplan for Bergen.
- Bystyret vedtar reguleringsplan for Laksevåg, gnr. 129 og 130. Fv. 197 Håkonshellaveien, Alvøen gård-Myraskjenet, gang- og sykkelveg.
- 15. august åpner Bybanen byggetrinn 3 til Birkelandsskiftet.



## Oktober – november – desember

- 16. november slutter bystyret seg til prioriteringer i plan og byggeprogram for 2017.
- 16. november svarer bystyret på statlige krav til bymiljøavtale.
- Fylkestinget vedtar Plan- og byggeprogram for 2017.
- 19. oktober får bystyret

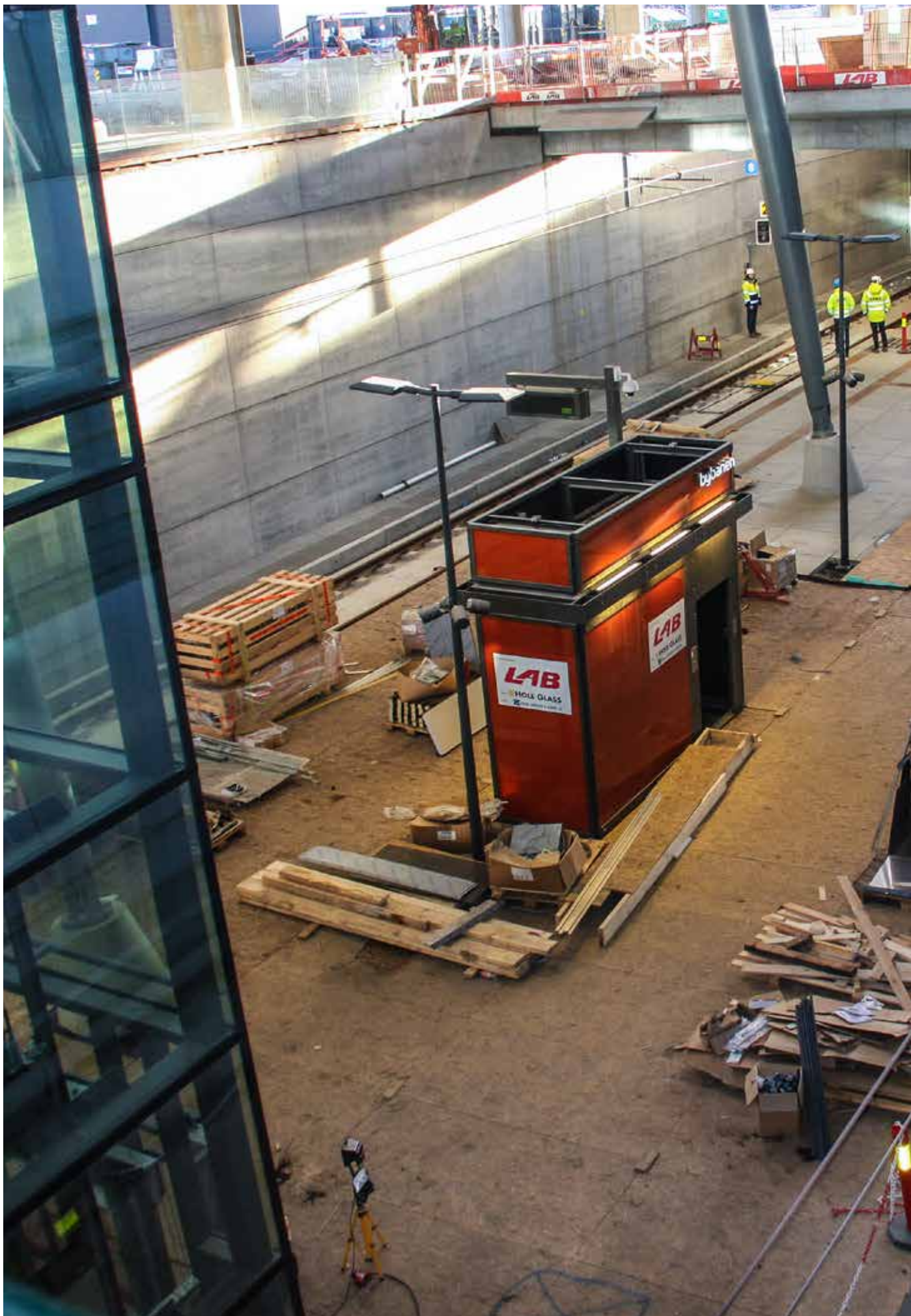
fremlagt status for arbeid med bymiljøavtale og etablering av forhandlingsutvalg. Bystyret oppnevnte følgende representanter til å delta i forhandlingsutvalget for bymiljøavtalen sammen med byråd for byutvikling: Leder for Komité for miljø og byutvikling, Geir Steinar Dale (AP). Gruppeleder for største opposisjonsparti i bystyret, Hilde Onarheim (H).

- Forslag til reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen er ferdig utarbeidet i november.
- Forslag til sykkeltrasé gjennom sentrum sendes på høring.

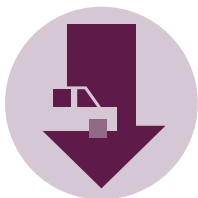
# Del 2

## Årets aktiviteter og resultater

Med utgangspunkt i Bergensprogrammets ni mål følger her en redegjørelse for tiltak, resultater og aktiviteter i 2016. Mange av tiltakene passer inn under flere av målene, men vi har valgt å sortere dem etter det målet de dekker mest.



Bybaneholdeplassen på den nye terminalen på Flesland tar form. Foto: Rune Jensen/Bybanen utbygging



# 1. TRAFIKKVEKSTEN SKAL DEMPES

**Å endre befolkningens reisevaner er et langsiktig prosjekt, og mange tiltak gir først effekt over tid. Likevel kan vi si at vi er på rett veg.**

I Nasjonal transportplan (2014-2023) er det satt av til sammen vel 26 milliarder kroner til statlig finansiering av bymiljøavtaler og belønningsordningen. I 2016 har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune sammen med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet startet forberedelsene til inngåelse av en bymiljøavtale for Bergen. Den 12. desember 2016 sendte Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet ut en felles pressemelding der de informerte om at regjeringen har besluttet å slå sammen bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler til byvekstavtaler. Byvekstavtalen vil i praksis være en videreutvikling av Bergensprogrammet, og bidra til et enda mer forpliktende samarbeid med bruk av lokale, regionale og statlige virkemidler i areal- og transportpolitikken.

## Nedgang i biltrafikk mot Bergen sentrum

I 2016 har det vært nedgang i trafikken gjennom bomstasjonene mot Bergen sentrum. Tall fra Statens vegvesens tellepunkter ved bomstasjonene retning Nygårdstangen viser en nedgang på 6,3 % sammenlignet med 2015. Trafikken gjennom disse bomstasjonene er nesten like lav som i 2006. Inn mot sentrumskjernen viser også vegvesenets tellepunkter nedgang. Ikke siden tellingene startet i 1990 har vi sett så lav trafikk til sentrumskjernen som i 2016. Fra 2015 til 2016 er det en nedgang på 4,7 % for sentrumskjernen.

Årsaken til nedgangen tilskrives innføringen av tids-differensierte bompenger i februar 2016.

## Mobilitetsuken 2016

Tema for Mobilitetsuken 2016 var «Reis smart. Det lønner seg.» 16.-22. september ble uken markert i 2427 europeiske byer og tettsteder fordelt på 51 land. Det er ny deltakerrekord. Målet var å synliggjøre både den privatøkonomiske og den samfunnsøkonomiske gevinsten man oppnår ved å reise miljøvennlig, samt helsegevinsten. Også i Norge var det rekordmange kommuner som deltok i årets markering, hele 33 til sammen.

Prosjektgruppen for Mobilitetsuken i Bergen består av representanter fra Bergen kommune, Hordaland

fylkeskommune/ Skyss og Statens vegvesen. Bergen kommune er koordineringsansvarlig.

Årets mobilitetsuke bød på blant annet smilende busspassasjerer, gatefest på Møhlenpris, flott markering av Bilfri dag, sol og sommertemperaturer. I Bergen var Mobilitetsuken godt synlig i bybildet og flere lokale aktører bidro til å skape god stemning.

Skyss delte blant annet ut 600 smilsjokolader til passasjerer på bussruter over hele byen og på Bybanen. Dette ble godt mottatt blant de reisende, og tiltaket fikk stor oppmerksomhet både i media og i sosiale medier. Bilfri dag ble markert området rundt Vaskerelven og Øvre Ole Bulls plass. Der kunne man teste ut elsykler, delta i aktivitetsløype og kahoot quiz i regi av BT Junior, og få reparert sykler gratis. Vaskerelven ble stengt for biltrafikk, og arrangementet ble svært godt besøkt.

For å sette fokus på smarte transportvaner ble det avholdt kveldsmøte på Litteraturhuset om bildeling og samkjøring. Under mobilitetsuken ble det også gjort et verdensrekord forsøk i samkjøring i regi av Norsk Institutt for samkjøring (NIFS).

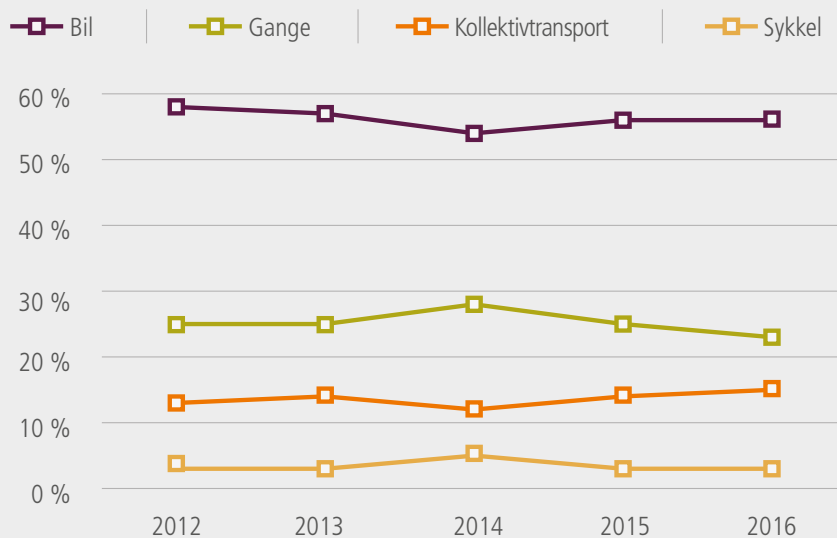
Syklistene ble tilbudt gratis sykkelservice i flere bydeler. Mobilitetsuken fikk god dekning i media, og Facebooksiden «Mobilitetsuken i Bergen» har også mange følgere.



Blide busspassasjerer fikk ekstra grunn til å smile da kollektivdagen ble markert med utdeling av sjokolade under Mobilitetsuken.

Foto: Skyss

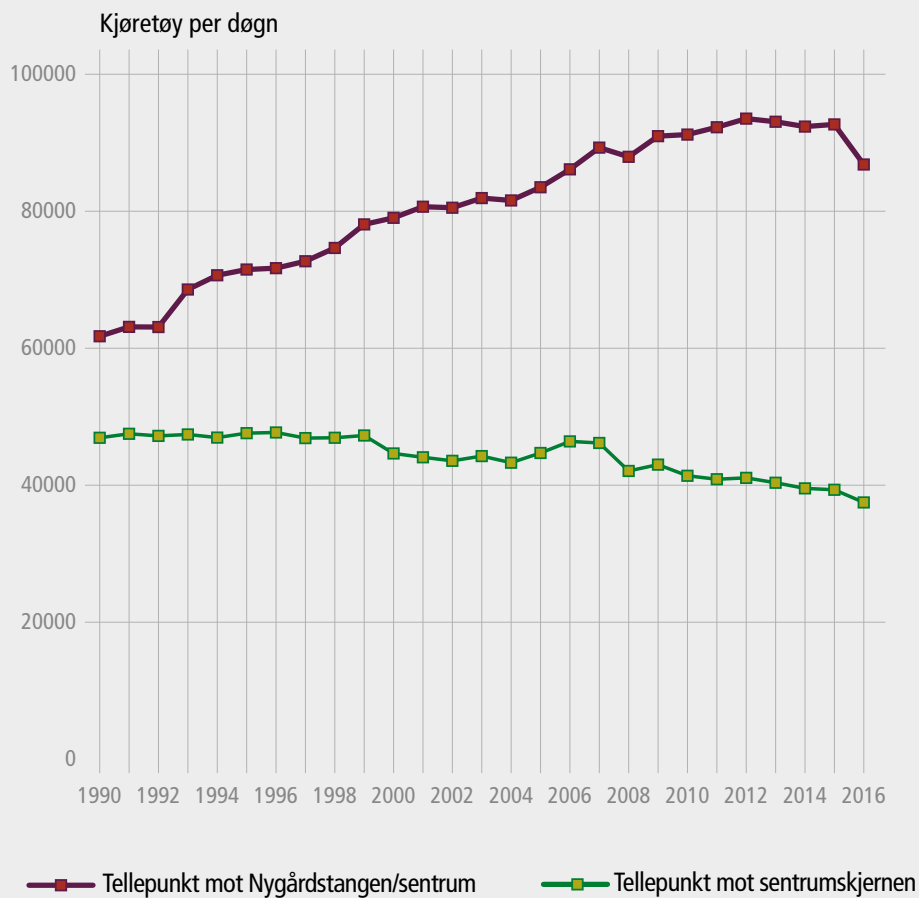
## Transportmiddelfordeling, Bergensområdet 2012–2016

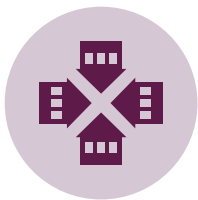


Kilde: Skysst sitt markedsinformasjonssystem (MIS). De spør 4-5000 respondenter årlig i Bergensområdet (Os, Bergen, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden)



## Trafikktvikling mot Bergen sentrum





## 2. BYUTVIKLINGEN SKAL GI MINDRE TRANSPORTBEHOV

Det er tett sammenheng mellom arealbruk og transportbehov. Et spredt utbyggingsmønster gir stort behov for personbiltransport, mens en kompakt bystruktur i større grad muliggjør gange, sykling og kollektivbetjening. For å redusere veksten i personbiltransport må byutviklingen legge vekt på korte avstander, gode kollektivtilbud og et godt gang- og sykkelvegnett. Fortetting i knutepunkt som bydelssentre og lokalsentre gjør at befolkningen ikke er avhengig av bil til daglige gjøremål.

Det tar lang tid å oppnå betydelig effekt av byutvikling på transportbehovet. Det er derfor utfordrende å måle virkningene, men det er likevel riktig å si at vi er på rett vei. Bergensprogrammet og kommuneplanens arealdel henger nøye sammen, der utbygging av gang- og sykkelveger, bybane og andre kollektivtiltak er koordinert med kommuneplanens satsing på fortetting. Utbygging av Bybanen forsterker arealutviklingen og det er stor byggeaktivitet i områder langs traseen.

1. oktober ble tidligere Etat for plan og geodata og Etat for byggesak og private planer samlet i Plan- og bygningsetaten. Sammenslåingen av etatene som har ansvar for plan-, byggesaks- og kart- og oppmålingsområdet til én felles etat skal gi mer helhetlig byutvikling, økt gjennomføringskraft og bedre kommunikasjon med brukerne.

Byrådet slo samtidig sammen tidligere Trafikketaten, Etat for utbyggingsavtaler og Grønn etat i Bymiljøetaten. Oppgaver knyttet til prosjektering, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier, torg, byrom og natur- og parkområder er nå samlet i denne etaten. En samlet Bymiljøetat vil i større grad bidra til gjennomføring av arealpolitikken og sikre en god og effektiv utnyttelse av kommunens ressurser til offentlig infrastruktur.

I 2015 ble kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030 vedtatt. Visjonen er aktiv og attraktiv. Samfunnsdelen legger opp til at utfordringene i planperioden skal møtes med å utvikle en tett og kompakt bystruktur. Bysentrum skal utvides, og fortsatt fortetting i sentrumsområder skal skape en mer bærekraftig og velfungerende by. Ett av satsingsområdene i samfunnsdelen er *Gåbyen*. De siste femti årene har vi i stor grad planlagt byen på bilens premisser. Nå er tiden inne for å prioritere de gående først, og

dernest sykkel og kollektivtransport. Dette skal skape en mer urban og klimavennlig by.

Kommuneplanens arealdel er under rullering. Den skal følge opp føringene gitt i samfunnsdelen. I planarbeidet er det utarbeidet et strategisk kart som viser en betydelig innstramming i arealpolitikken. Bystyret har dermed bestilt en arealdel som er tøffere og tettere enn gjeldende plan.

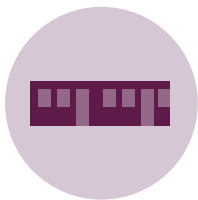
Arealdelen skal tilrettelegge for vekst, og skal derfor sikre areal til nye boliger, arbeidsplasser og tjenesteyting. Videre må arealdelen være helsefremmende og vise løsninger for god tilgjengelighet og et bærekraftig transporttilbud. I henhold til planprogrammet skal vedtatt arealstrategi med hovedvekt på knutepunktsfortetting og transformasjon av næringsområder videreføres og forsterkes.

I 2016 har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune sammen med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet startet forberedelsene til inngåelse av en byvekstavtale for Bergen. Byvekstavtalen, som forventes inngått med staten våren 2017, vil også bidra til å samordne areal- og transportpolitikken.



Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen





### 3. EN STØRRE DEL AV TRAFIKKVEKSTEN SKAL OVER PÅ KOLLEKTIVTRAFIKKEN

De siste årene er det gjennomført store endringer i kollektivnettet i Bergen. Busslinjenettet er omlagt og Bybanen til Nesttun, Lagunen og Flesland er bygget. I forbindelse med innføring av tidsdifferensierte bom-penger februar 2016, vedtok Fylkestinget at det skulle innføres 300 ekstra avganger fra og med 4. januar 2016.

I 2016 viser svært gode resultater i antallet påstigende på buss innenfor Bergen kommune. I 2016 ser vi en økning på hele 11 prosent fra 2015, tilsvarende godt over 33 millioner påstigninger.

Også Bybanen har en gledelig økning i antall påstigninger med 10 655 000 påstigende passasjerer. Dette er en økning på 7 prosent fra 2015.

Åpningen og utvidelsene av Bybanen, omlegging og økning av rutetilbudet for buss og en generell forbedring av

kvaliteten på hele kollektivtilbudet har gitt svært gode resultater. Siden 2010 har veksten i kollektivreiser innenfor Bergen kommune vært på hele 62 prosent.

#### Byggetrinn 3 Lagunen – Flesland

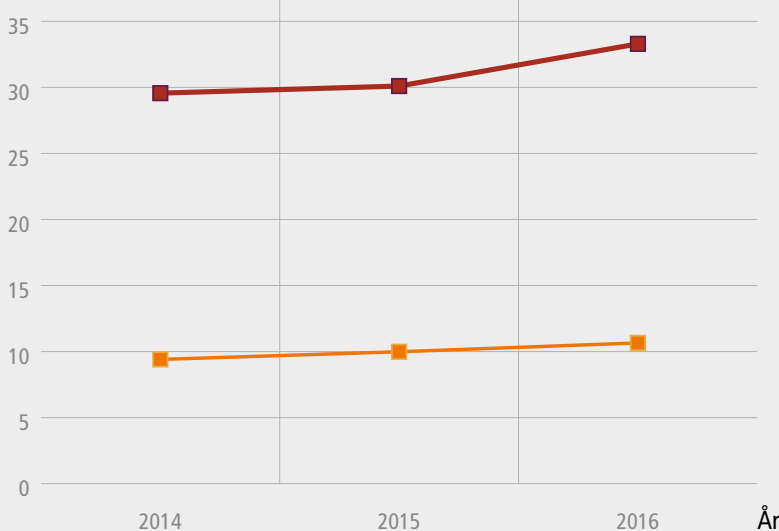
15. august ble Byggetrinn 3 Lagunen til Birkelandskrysset offisielt åpnet. Strekningen Birkelandskrysset – Flesland er ferdigstilt, men vil først bli åpnet 21. april 2017. Totalt er strekningen Flesland – Bergen sentrum ca. 20 km.

Byggetrinn 3 har syv holdeplasser, syv km dobbeltspor, 4,2 km ny sykkeltrase, innfartsparkeringshus for 280 biler på Birkelandsskiftet terminal samt innendørs sykkelparkering. I tillegg omfatter prosjektet 25 000 m<sup>2</sup> bygningsmasse, inklusive et administrasjonsbygg, et moderne verksted og en vognhall som er dimensjonert for en framtidig utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen og Åsane. Kostnadsrammen for prosjektet er 3,715 mrd – alt bygget på 3 år.

#### Passasjerstatistikk

■ Buss Bergen kommune ■ Bybane

Millioner passasjerer



Endring fra 2015

+ 11 %



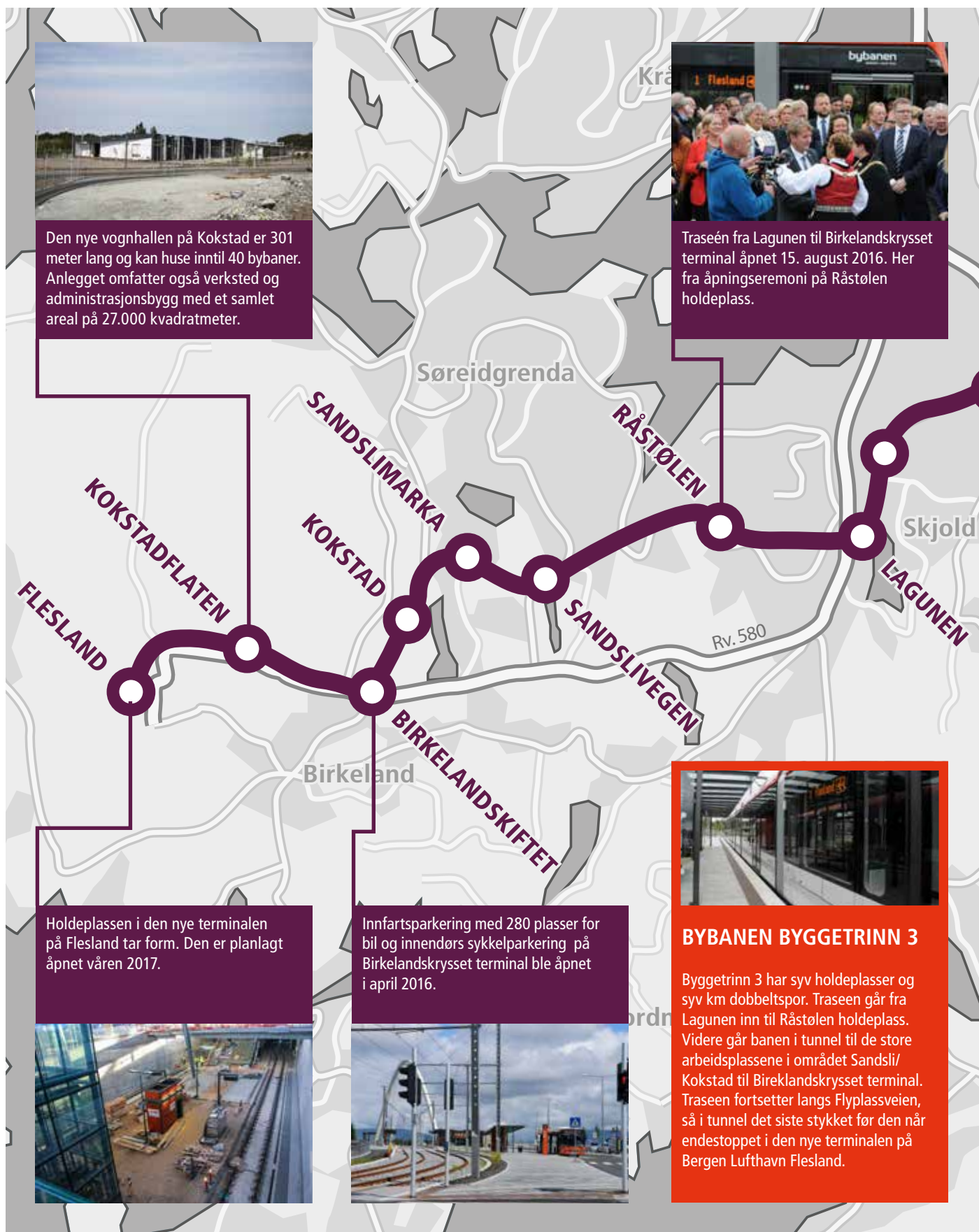
Buss

+ 7 %



Bybane

## Dette har skjedd langs Bybanen i 2016



Traseen går fra Lagunen inn til Råstølen holdeplass. Videre går banen i tunnel til de store arbeidsplassene i området Sandsli/Kokstad. Fra Sandsli og videre mot Flesland glir Bybanen parallelt med en ny gang- og sykkelvei. Idet banen krysser Flyplassveien går den over taket på innfartsparkeringshuset. Traseen fortsetter langs Flyplassveien, så i tunnel det siste stykket før den når endestoppet i den nye terminalen på Bergen Lufthavn Flesland.

Landemerker langs traseen er det flere av. Det mest iøynefallende er den 35 m høye buen over Birkelandsbroen, som er blitt en portal inn til Bergen for reisende fra Flesland. Den 301 m lange vognhallen og det arkitektonisk velutformede verkstedbygget setter også Bybanen på kartet. Den kombinerte gang-, sykkel- og banetunnelen gjennom Dyrhovden er den første av sitt slag i landet. Den har etablert en ny snarvei for gående og syklende.

### Status byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Arbeidet med planleggingen av byggetrinn 4 til Åsane ble stilt i bero/ utsatt av byrådet i november 2014. Byrådet vedtok samtidig at byggetrinn 4 skulle bygges til Fyllingsdalen i stedet for Åsane. Traseen til Fyllingsdalen (Oasen) er planlagt via Haukeland universitetssjukehus og Mindemyren. Arbeidet med regulering og prosjektering av byggetrinn 4 kom i gang i juni. Forslag til reguleringsplan var ferdig utarbeidet i november 2016.

### Kollektivfelt Fyllingsdalsveien

I august 2015 startet arbeidet med å etablere et nytt 1100 meter langt kollektivfelt mellom Allestadveien og

Skarphaugen. Det skal også etableres gang- og sykkelfelt. Reguleringsplanen ble godkjent i bystyret våren 2013, og tiltaket skal stå ferdig vinteren 2017. Det vil gi økt attraktivitet både for kollektivreisende, gående og syklende og er en del av prosjektet for sammenhengende kollektivfelt gjennom Fyllingsdalen.

### Holdeplasser

Det er satset stort på generell opprustning og universell utforming av holdeplasser langs stamlinjene, og det vil bli en ytterligere satsing i årene som kommer. Arbeidet med å etablere sanntidsinformasjon ved holdeplasser fortsatte i 2016.

I 2016 startet arbeidet med å ruste opp sentrumsterminalen som omfatter holdeplassene Olav Kyrres gate, Christies gate, Allehelgensgate og Torget. Her skal det etableres bedre terminalforhold med universell utforming, estetisk opprusting og tilrettelegging for busser og reisende.

### Innfartsparkering

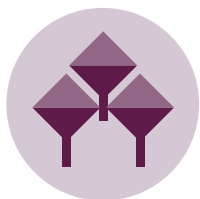
Hordaland fylkeskommune har vedtatt en strategi for innfartsparkering frem mot 2030, og Bergen kommune har sluttet seg til hovedprinsippene. Arbeidet blir koordinert med videre utbygging av Bybanen. I forbindelse med byggetrinn 3 til Flesland er det etablert innfartsparkering ved den nye terminalen i Birkelandsskiftet. Det er totalt 280 parkeringsplasser fordelt på to etasjer, samt innendørs sykkelparkering. Prosjektet stod ferdig til åpningen av byggetrinn 3. Innfartsparkering for sykkel skal etableres ved alle store kollektivknutepunkt i Bergensområdet.



## 4. DE INVESTERINGER SOM ER GJORT I INFRASTRUKTUR SKAL UTNYTTES BEDRE

Siden starten av Bergensprogrammet i 2002 har det vært viktig å utnytte eksisterende vegnett på best mulig måte. Det har vært gjennomført effektiviseringstiltak blant annet for å bedre kapasiteten. 9. mars åpnet et nytt sambruksfelt i Fjøsangerveien, retning sentrum. Det er nå kun busser og

biler med to eller flere passasjerer som skal ligge i høyre kjørefelt mellom krysset ved Straumeveien og krysset ved Kanalveien. Det er 427 meter og er det andre av sitt slag i Bergen. Sambruksfeltet er et prøveprosjekt til mars 2018 og det vil bli gjennomført etterundersøkelser.



## 5. MILJØBELASTNINGEN FRA TRAFIKK SKAL REDUSERES

Miljøbelastningen fra trafikk omfatter både støy og luftforurensning. Bergen kommune og Statens vegvesen samarbeider om å måle luftkvaliteten i Bergen, informere publikum om resultatene og gi relevant helseinformasjon. Byrådet har også økt budsjettet til klima- og miljøtiltak.

Resultatene fra målestasjonene gir indikatorer på hvorvidt straktiltak bør iverksettes for å bedre luftkvaliteten. Bergen har i hovedsak hatt bra luftkvalitet i 2016, men målingene viser at for Danmarks plass ble forskriftens krav til både når det gjelder antall og årsgjennomsnittet for nitrogendioksid overskredet.

For Danmarks plass har årsgjennomsnittet for nitrogendioksid vært 40,6 µg/m<sup>3</sup>, tilsvarende 1,0 % høyere enn forskriftens maksimum på 40 µg/m<sup>3</sup> og 20 timer over 200 µg/m<sup>3</sup>, tilsvarende 11,1 % flere enn forskriftens krav på maksimum 18 timer.

Når det gjelder svevestøv har Bergen lagt under forskriftens krav i 2016, bare 3 døgn med gjennomsnitt over 50 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>. Alarmterskelen er ikke overskredet i Bergen ved noen måling i 2016.

### Midlertidig økte bompengeretakster

I 2016 har det vært arbeidet med et nytt tiltak som kan settes i verk på dager med fare for høy luftforurensning. I 2012 ble vegloven endret ved at det ble åpnet for å heve bompengeretakstene på dager med overskridelser eller fare for overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften.

Tiltaket krever fastsetting av forskrift ved Samferdselsdepartementet, etter politiske vedtak i kommune og

fylkeskommune. Bergen bystyre fattet nødvendige vedtak 16. mars 2016, og tilsvarende vedtak ble fattet i Hordaland fylkesting 9. mars 2016. De lokale vedtakene innebar femdobling av gjeldende bompengeretakster og gratis kollektivtransport på dager med fare for høy luftforurensning.

20. desember 2016 mottok Bergen kommune brev fra Samferdselsdepartementet om at forskriften var vedtatt og klar til iverksetting. Tunge kjøretøy med Euroklasse 6-teknologi skal ha refusjonsrett for de ekstraordinære takstene. Det er ventet at dette vil være et effektivt virkemiddel for å redusere utslipp fra fossildrevne kjøretøy.

### Økning i antall elbilpasseringer

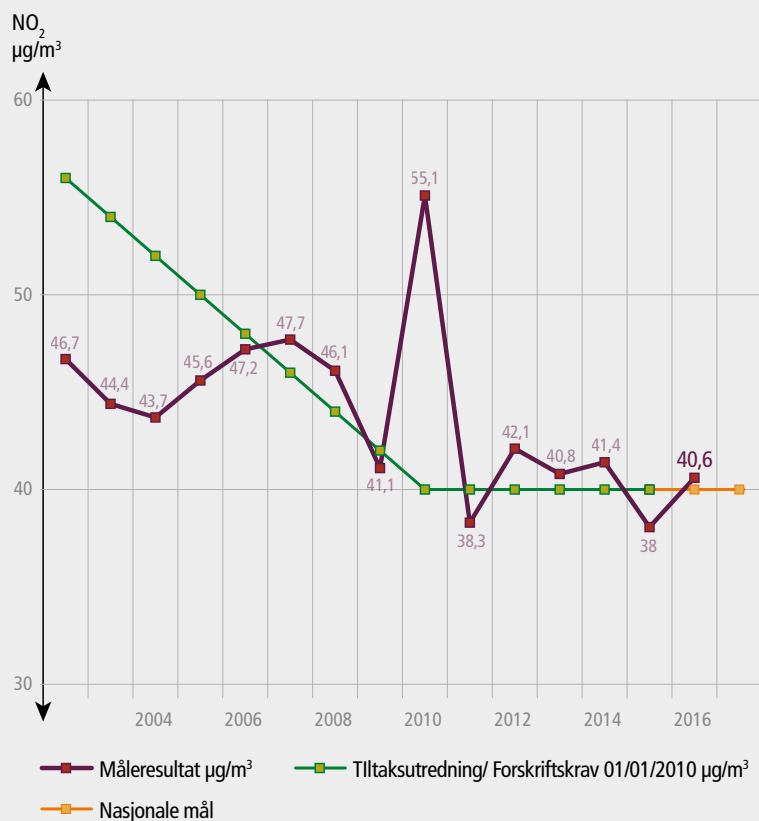
Antallet elbilpasseringer gjennom bomringen i Bergen har økt kraftig de siste årene. Fra 2015–2016 har antallet elbilpasseringer økt med over 60 prosent, noe som tilsvarer over fem millioner passeringer mot i overkant av tre millioner i 2015.

Statistikk viser at de fleste elbilene passerer bompengeringen i rushtiden, og vi ser en økning i antallet elbiler som passerer ringen i rushtiden i 2016 sammenlignet med 2015. Bakgrunnen er sannsynligvis at en del av de som sluttet å reise som bilfører i rushtiden da vi innførte tidsdifferensierte takster har kommet tilbake, men som fører av elbil. Elbiler som andel av total trafikk økte fra 6,1 prosent i 2015 til 10,3 prosent i 2016.

Også innføringen av tidsdifferensierte takster i bomringen i Bergen februar 2016 er et viktig tiltak for å redusere miljøbelastningen fra trafikk. Dette tiltaket omtales nærmere i neste kapittel.

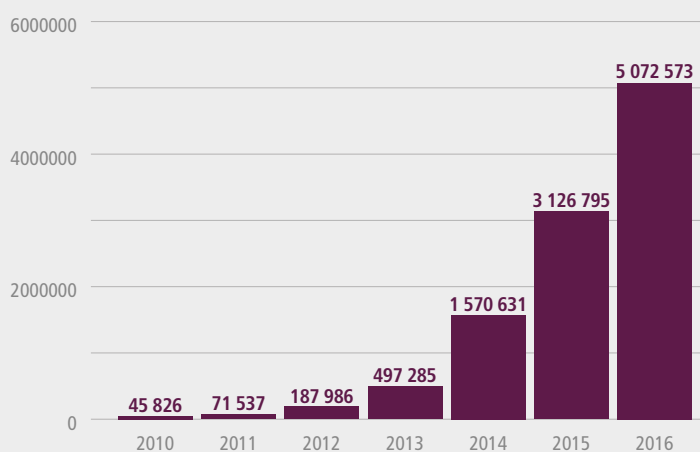


## NO<sub>2</sub>-målinger ved Danmarks plass



## Elbilpasseringer bomringen Bergen

Antall passeringer



Tallene gjelder antall passeringer med elbil. Det tas ikke hensyn til timesregelpasseringer. Passeringene kommer som fritak for elbil selv om de passerer flere ganger i løpet av en time.



## 6. SENTRUM SKAL SKJERMES FOR UØNSKET TRAFIKKPRESS

1. februar 2016 ble tidsdifferensierte bompenger innført i Bergen. Målet med tiltaket er å redusere trafikken i periodene med tette trafikk og lange køer og å minske miljøbelastningen. Det er også et mål at flere skal velge alternative reisemåter som sykkel, kollektiv og samkjøring.

Bystyret vedtok en takst på 45 kroner for liten bil og 90 kroner for stor bil i tidsrommene kl. 0630–0900 og kl. 1430–1630 mandag-fredag. Bompenger kreves kun én vei, slik som før. Rabattordningen er opprettholdt. Utenom rushtiden fastsettes taksten til 19 kroner for liten bil og 38 kroner for stor bil (2015-kroner). I forbindelse med innføringen av takstene styrket Hordaland fylkeskommune/ Skyss kollektivtilbudet med 300 ekstra avganger fra og med 4. januar 2016.

De trafikale effektene av tiltaket har vært sterkere enn ventet. Det har resultert i at fremkommelighetsutfordringene og køtiden i Bergen har blitt redusert. Som en konsekvens av at flere har endret sine reisevaner med overgang til alternative reisemiddel som sykkel, kollektiv og elbil har inntektene til Bergensprogrammet blitt lavere enn ventet.

Opprustning av sentrumsgater har siden starten vært et prioritert område i Bergensprogrammet. Oppstart av tiltak i Kong Oscars gate er et stort og viktig prosjekt innenfor dette programområdet. I august startet arbeidet med opprustingen og fornyingen av gaten. Arbeidet skal foregå i faser, og det arbeides nå på strekningen fra Vetrilidsall-

menningen til Domkirkeplassen. Prosjektet har formål å heve de bymessige kvalitetene i gaten, blant annet gjennom å legge bedre til rette for myke trafikanter, redusere gjennomgangstrafikk og forbedre infrastrukturen. Prosjektet har en forventet totalkostnad på om lag 80 millioner kroner, og de to første fasene fram til Domkirkeplassen skal ferdigstilles i 2017.

Gaten skal utformes som et delt gaterom for alle trafikanter, og forblir enveiskjørt med en fartsgrense på 30 kilometer i timen. Hele gatestrekket vil få ny belysning, og mulighet for innkjøring fra nord vil bli redusert. Gaten rustes opp i naturstein med kraftige granittplater langs østsiden av gaten, storgatestein i kjørebanelen og skifer på fortausarealet mot vest. Domkirkeplassen belegges med smågatestein. Dagens signalanlegg og beplantning skal fjernes.

Forprosjektet for sykkeltrase mellom sentrum og Sandviken i regi av Sentrumsgruppen i Bergensprogrammet har siden 2015 kartlagt, utredet og tegnet ut alternative sykkelruter gjennom sentrum mot nord. Høsten 2016 ble ny hovedrute for sykkel foreslått i dagens gatetverrsnitt fra Kaigaten i sør til Åsanevegen i nord.

Den foreslåtte traseen starter i Christies gate v/kryss med Kaigaten, og følger fv. 585 helt ut til Glass Knag i Sandviken. Sykkelanlegget foreslås lagt parallelt med kjørevegen på hele strekningen, og krysser fylkesvegen totalt tre ganger (ved Allehelgensgate, på Torget og ved Sandbrogaten).



Tidsdifferensierte bompenger ble innført i 2016. Her fra bomstasjonen ved Florida. Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen



Arbeidet med å rehabilitere Kong Oscars gate startet i 2016. Her fra Vetrilidsallmenningen. Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen

Arbeidet med fornying av infrastruktur fra ytre del av Strandgaten, strekningen Holbergsallmenning til Nordnesbakken startet opp høsten 2016. Det er Graveklubben, sammen med Bymiljøetaten og Statens vegvesen som står for arbeidet. Bergensprogrammet finansierer ny sykkeltrasé på strekningen.

### Parkeringspolitikk

Bergen kommune er i ferd med å rullere kommuneplanens arealdel, og som en del av dette arbeidet skal ulike prinsippaker behandles av bystyret. En av prinsippakene gjelder parkering. Saken forventes behandlet tidlig i 2017.



Kong Oscars gate sett sydover mot Domkirken. Illustrasjon: Statens vegvesen



## 7. DET SKAL ETABLERES ET SAMMENHENGENDE GANG- OG SYKKELVEGNETT

Sykelstrategien for Bergen ble vedtatt i bystyret 26. april 2010, og følges opp med en 4-årig handlingsplan. Strategien har som mål å etablere et sammenhengende gang- og sykkelnettverk i Bergen. I tillegg er disse målene satt:

- Det skal være attraktivt og trygt å sykle for alle
- Flere skal velge sykkel som transportmiddel fremfor bil
- Sykkelandelen i Bergen skal øke til minst 10 prosent innen 2019
- Tiltak for transportsyklistene skal prioriteres, fordi dette gir størst gevinst for miljø og helse

Bergensprogrammet prioriterer utbedring på fem hovedsykkelruter som inngår i hovedrutenettet for transportsyklistene:

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

Kartet viser status for arbeidet med å få på plass et sammenhengende gang- og sykkelnettverk i Bergen. Det vektlegges å se lengre strekninger under ett, og å integrere planleggingen av sykkelveger inn i andre planprosjekter for større infrastrukturtiltak.

### Gåbyen Bergen

Kommuneplanens samfunnsdel Bergen 2030 ble vedtatt i juni 2015. Blant planens fem satsingsområder for å nå visjonen om en aktiv by er *Gåbyen* ett av dem.

Satsingen på Gåbyen Bergen skal legge til rette for at innbyggerne skal bevege seg mer i hverdagen, og ha et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. For å styrke gåbyen skal det tilrettelegges for overkommelige gangavstander og attraktive gangtraseer og gode sykkelveier. Alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gater, byrom og snarveier, som gir gåturen gode opplevelser og mulige møtesteder, er viktig for at det skal være attraktivt å gå mer.

### Pågående prosjekter

#### Sykkeltellepunkt

Det ble i 2016 etablert et tellepunkt for sykkel i Åsamyrane, Garnesvegen, Loddefjord og Vossabanen (Sjølinjen). Tellerne er satt opp for å kartlegge og for å gi grunnlag for videre planlegging og tilrettelegging av sykkeltilbudet.

#### Møllendalsveien

I 2015 ble det etablert ca. 250 meter sykkelveg med fortau i Møllendalsvegen. Strekningen er første del av gjennomføringen av Møllendalsvegen vest, som totalt skal gi nesten 1 km med nytt gang- og sykkelanlegg. Tiltaket ble videreført med andre byggetrinn i 2016. Traseen binder sammen SIB sine studentboliger og deler av Høgskolen i Bergen med eksisterende gang- og sykkelssystem fra Danmarks plass til Kronstad og mot Sentrum.

#### Sykkelveg med fortau Fyllingsdalsvegen

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen etableres det også sykkelveg med fortau sammen med nytt kollektivfelt. Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området. Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av våren 2017.

#### Gang- og sykkelbro Nygårdstangen

Arbeidet med ny gang- og sykkelbro på Nygårdstangen startet opp våren 2016. Dagens bro er midlertidig, svært smal og gir et dårlig tilbud til gående og syklende. Den nye broen vil være av stål, 60 meter lang og 6 meter bred. Broen er i samsvar med reguleringsplan for Nygårdstangen. Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av våren 2018.

#### Sykkelveg med fortau langs Salhusvegen

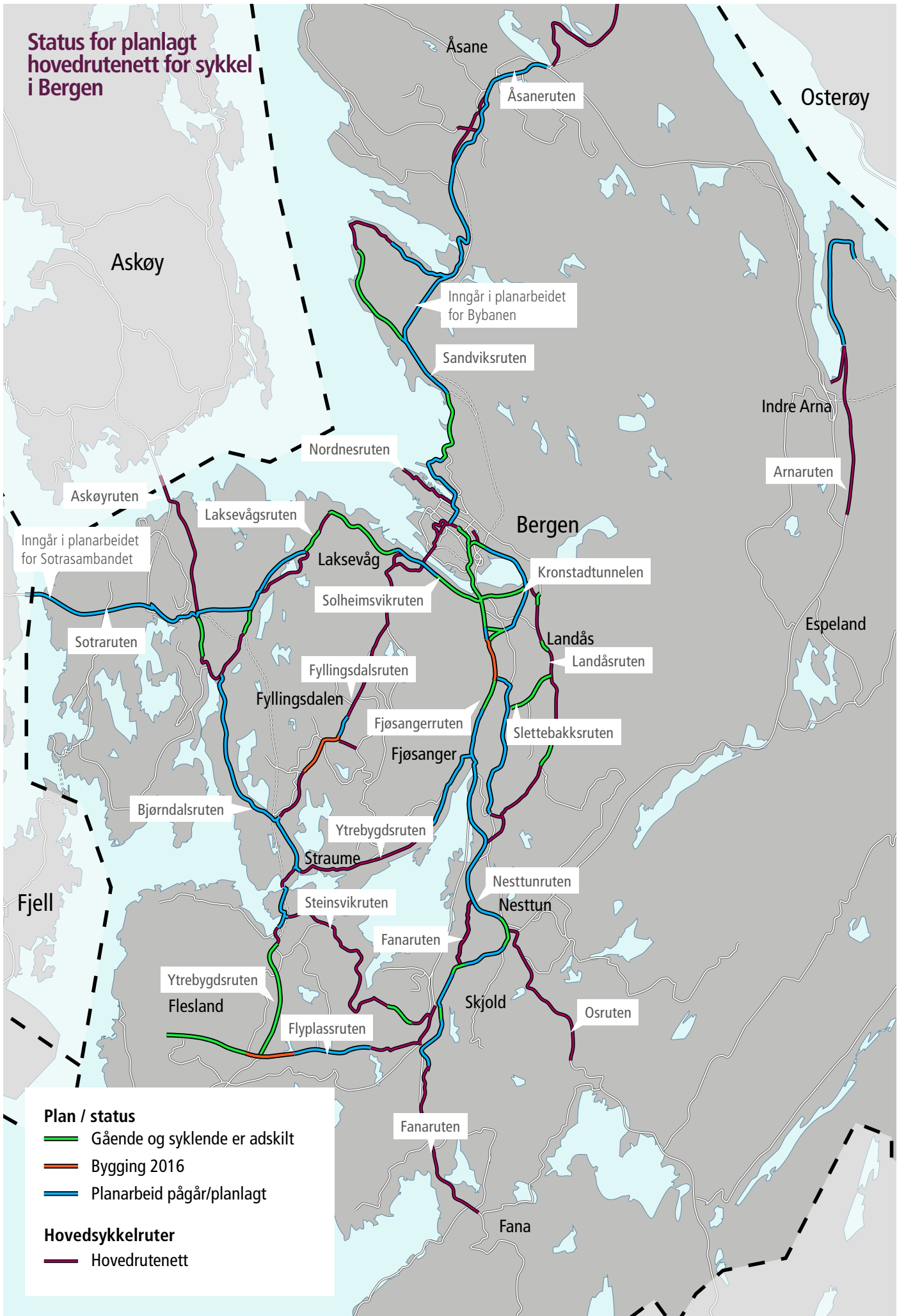
Bygging av ny sykkelveg med fortau langs fv. 564 Salhusvegen på strekningen Åsamyrane – Ulsetstemma startet våren 2016. Dette er en del av Salhusvegen som mangler tilbud for myke trafikanter i dag og vil gi et fullverdig separert tilbud på 1,5 km både for gående og syklende. Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av 2017.

#### Sykkelveg med fortau langs Bjørgeveien

Arbeidet med å bygge sykkelveg med fortau langs fv. 557 Bjørgeveien starter våren 2017. Det skal etableres ny sykkelveg med fortau langs Sælenvatnet og Bjørgeveien



# Status for planlagt hovedrutenett for sykkel i Bergen



på strekningen fra Straumeveien til Sandeide. Strekningen er totalt 1,1 km og er viktig for å sikre hovedrute for sykkel mellom Fyllingsdalen, Bergen vest og Sandsli.

### **Gang- og sykkelveg med bro Paradis**

Det ble i 2016 satt i gang prosjektering og innledende eiendomserverv for gang og sykkelveg med bro over Nesttunvegen og bybane, og prosjektering av fremtidig vegnett på Paradis.

### **Gang- og sykkelveg langs Fleslandsveien**

Det er satt i gang opparbeiding av nytt tilbud for gående og syklende langs fv. 177 Fleslandsveien. Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av 2017.

### **Sykeltrasé mot Nordnes**

Det skal etableres et sammenhengende sykkelfelt i Strandgaten fra C. Sundtsgate/ Holbergsalmenningen til Tidemannsgate (før Akvariet) på Nordnes. Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen. Tiltaket gjennomføres av graveklubben og startet opp høsten 2016.

### **Sykeltrasé gjennom sentrum**

Det er gjennomført et forprosjekt på fremføring av ny sykkeltrasé nord-sør igjennom sentrum. Forprosjektet var på offentlig høring høsten 2016.

### **Sykeltrase Sandviken**

På strekningen fra Sandvikstorget i sør og nordover mot E39/Glass Knag skal det etableres nye forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikk. Innledende prosjekteringsarbeid har startet opp vinter 2016/2017. Tiltaket forventes å komme til utførelse i løpet av 2018.

## **Øvrige tiltak**

### **Snarveger til Bybanen**

For relativt lave kostnader kan tilgjengeligheten til Bybanen økes for mange bolig- og arbeidsplassområder langs traseen. Med utgangspunkt i tre rapporter om gangforbindelser for å korte avstanden til Bybanen for byggetrinn 1-3 i har Bergen kommune og Bybanen utbygging identifisert om lag 20 tiltak som kan gjennomføres i en første fase frem til sommeren 2017, og 30 tiltak som kan gjennomføres frem mot 2018. 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 utbedre og øke kvaliteten på gangtilbudet til bybanestoppene.

I løpet av 2016 er det inngått avtaler med private og of-

fentlige grunneiere om å få bygge 20 snarveier. Av disse er det søkt om byggetillatelse på åtte tiltak. De resterende tiltakene er i hovedsak vedlikehold av eksisterende traseer.

### **Skilting av sykling i enveiskjørt gater**

På oppdrag fra Bymiljøetaten utarbeidet Norconsult AS i 2015 en mulighetsstudie av enveisregulerte gater med potensiale for å kunne tillate sykling mot enveiskjørt gater. 113 enveisregulerte gater i Bergenhus, Årstad og Indre Laksevåg er kartlagt. Alle gatene ble inndelt i tre kategorier ut ifra anbefalt prioritering. Gater med prioritet 1 ble regnet som mest egnet. Høsten 2016 ble det gjennomført en minikonkurranse for prosjektering av prioritet 1 og prioritet 2 gatene. Rambøll Norge AS vant konkurransen og begynte med prosjektering av prioritet 1 gatene i oktober 2016. I desember 2016 begynte de også på prioritet 2 gatene.

De enkle fysiske tiltakene på prioritet 1, som skilting og oppmerking, skal være ferdig gjennomført før sykkel VM i september 2017. Resterende tiltak på prioritet 1 og 2 gatene vil gjennomføres etter hvert, siden disse er mer krevende både når det gjelder utførelse og økonomi.

### **Sykkelservicestasjoner**

I 2016 kom det på plass to sykkelpumper og sykkelservicestasjoner ved Rådhuset og AdO Arena i regi av Sykkelbyen Bergen.

## **Sykkelbyen Bergen**

Bergen er en del av «Sykkelbynettverket», og målet er å øke sykkelandelen ved mer bruk av myke virkemidler som kampanjer, markeringer og arrangementer, samt bruk av sosiale medier. I 2013 fikk Bergen sin egen sykkelsjef som leder arbeidet i prosjektet Sykkelbyen Bergen. Med sykkelsjefen i spissen er Sykkelbyen Bergen en synlig aktør i arbeidet med å promotere sykkel som transportmiddel. Sykkelbyen Bergen sitt arbeid er delt opp i 5 grep:

- Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel
- Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av
- Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon
- Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle
- Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere

Av utadrettet virksomhet nevnes markering av vinter-sykkeldagen 12. februar, *Sykle til jobben* aksjonen som satte ny rekord med 3020 deltagere (2800 i 2015, 700 i 2014), gratis sykkelservice i alle bydeler i april – mai og

deltagelse i mobilitetsuken.

Nytt av året er bedriftssamarbeidet; «Sykkeldynamoer». Sykkeldynamoer er virksomheter i Bergen som har valgt å tilrettelegge for sykling til og fra virksomheten. Det er proaktive virksomheter som ønsker at flere ansatte og besøkende skal sykle i fremtiden. I 2016 ble Haukeland universitetssjukehus og Universitet i Bergen utnevnt til

Sykkeldynamoer.

Sysselbyen Bergen er aktiv på sosiale medier og har en aktiv Facebookside, twitterkonto og Instagramkonto. Det er og en hjemmeside hvor det legges ut informasjon.

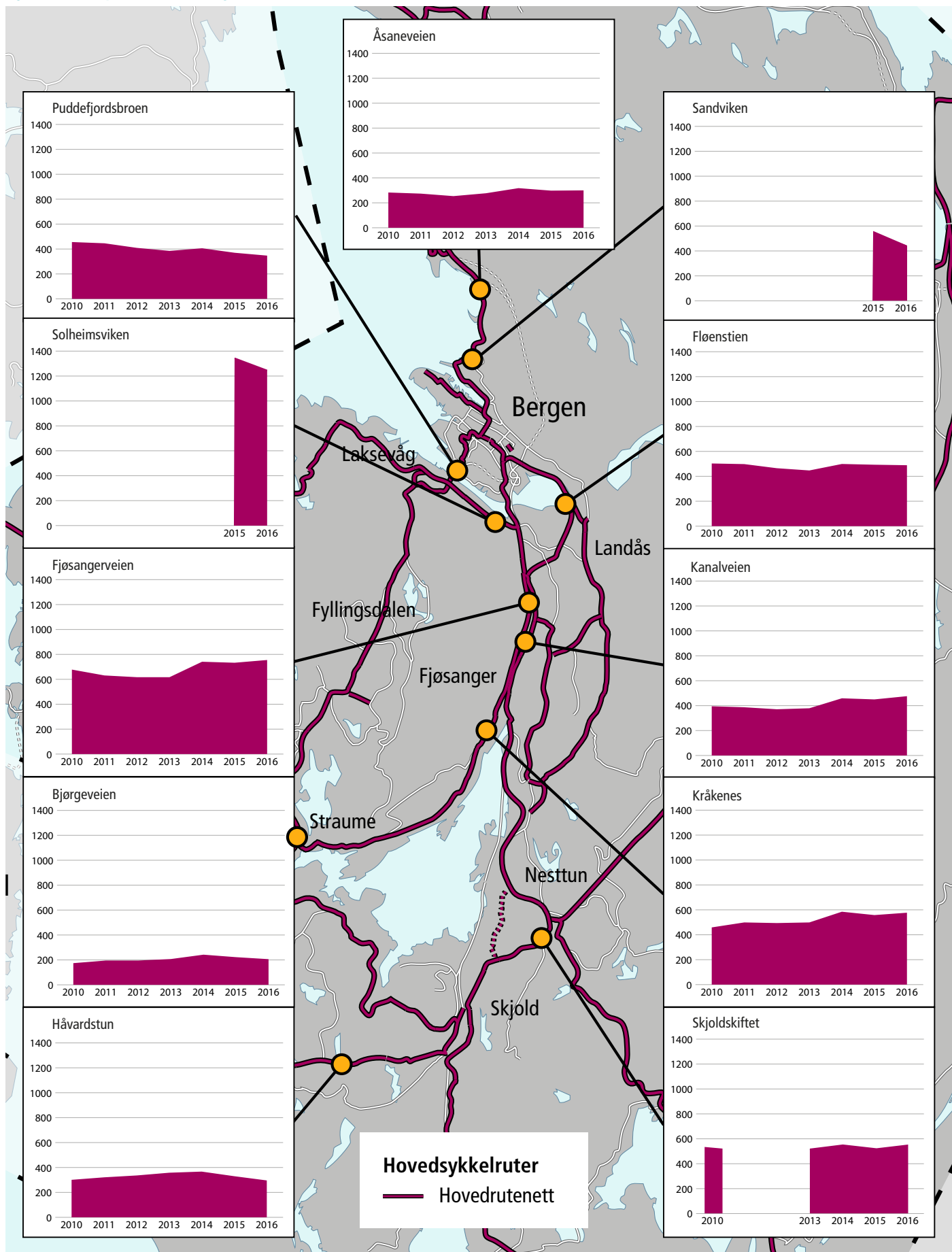


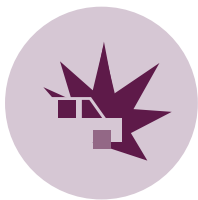
Sykkelteller på Gamle Nygårdsbro. Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen



Sykkelservicestasjon ved AdO Arena. Foto: Einar Grieg/Bergen kommune

# Sykkeltellepunkt årsdøgntrafikk (ÅDT) 2010–2016





## 8. DET SKAL SKJE FÆRRE TRAFIKKULYKKER

Det er en svært positiv utvikling to siste år med antall drepte i Bergenstrafikken: i 2015 var det ingen drepte mens i 2016 er det en drept. Det ble registrert en periode på 827 dager uten omkomne i trafikkulykker. Foreløpige tall indikerer en reduksjon i antall hardt skadde i 2016 i forhold til tidligere år, mens antall ulykker ser ut til å bli som for 2015.

Målet for trafikksikkerhetsarbeidet er at det skal skje færre trafikkulykker i Bergen. Trygghetsfølelsen for gående og syklende skal økes, med spesiell vekt på skoleveger. Oppmerksomheten er rettet mot å redusere antall ulykker med alvorlig skadegrad, som fotgjenger- og sykkelulykker i tettbygd strøk og utforkjørings- og møteulykker utenfor tettbygd strøk.

Tiltakene som er gjennomført er i all hovedsak forankret i Hordaland fylkeskommunes handlingsplan for trafikk-sikkerhet, tiltaksplan for trafikksikkerhet i Bergens-programmet og/eller i Bergen kommunes trafikksikringsplan for perioden 2014-17.

### Tiltak i 2016

#### Trafikksikkerhetsinspeksjoner

Med utgangspunkt i foretatte inspeksjoner er det gjennomført omfattende tiltak mot utforkjøring på fv. 580 Hardangerveien (brorekkeverk mv.) mellom Haukeland og Espeland samt rekkverkstiltak på fv. 564 Salhusvegen ble ferdigstilt i 2016.

Det er i 2016 gjennomført inspeksjon av fv. 7 mellom Trengereid og Gullbotn med henblikk på gjennomføring av tiltak i 2017.

#### Fotgjengersikring

Tiltakene i denne kategorien skjer med grunnlag i detaljerte trafikksikkerhetsutredninger, som oftest innenfor skolekretser og hvor skole/FAU har vært involvert i utredningsarbeidet sammen med tverretatlige arbeidsgrupper. Typiske tiltak er fysisk fartsdemping, siktutbedring, nye gangfelt, skiltoppgradering, etablering av ny/forbedring av eksisterende vegbelysning, signalregulering av gangfelt, utbedring av fortau, tiltak for å sikre universell utforming etc.

I Olsvik og Kjøkkelvik skolekretser er det gjennomført en rekke tiltak, bl.a. nye gangfelt, fartsdempende tiltak og

sikring av kryssingssteder, i hovedsak på fv. 193 Kjøkkelvikeveien og fv. 194 Olsvikskjenet.

I fv. 267 Helleveien er det etablert fartsdemping ved gangfeltet i krysset med Øyjordsveien. Det er innført 40 km/t fartsgrense med tilhørende fartsdemping samt rekkeverkstiltak på deler av fv. 178 Grimstadveien. I fv. 177 Fleslandsvegen er det etablert fartsdemping i gangfeltet ved krysset til fv. 176 Lilandsvegen (skolevei). På fv 242 Flaktveitsvingane er ombygging av fartsdempende tiltak slutført slik at det ble etablert bussvennlige fartsputer ved kryssingspunktene. Ved Nordvik skole på fv. 163 Fanafjellsvegen er 30 km/t sonen forlenget og det er etablert fartshump som ledd i sikring av kryssingspunkt for skoleelever.

På fv. 580 Hardangervegen på Haukeland i Arna er eksisterende gangfelt signalregulert, og det er gjennomført tiltak for å sikre skoleveg for blinde elever.

I fv. 585 Nattlandsveien er det etablert signalregulering av eksisterende gangfelt ved kryss Landåsveien, som har vært et punkt med mange ulykker. Signalregulert gangfelt ved trikkeløypen i Fridalen er flyttet mot sør, og det er også etablert dobbel sperrelinje ved innkjørsel til Vognstølen.

Etter innspill fra Haukeland skole, er det i 2015/16 på fv. 585 Årstadvollen gjennomført skilt- og oppmerkingstiltak samt endring av sikringstider på signalregulert gangfelt ved skolen.

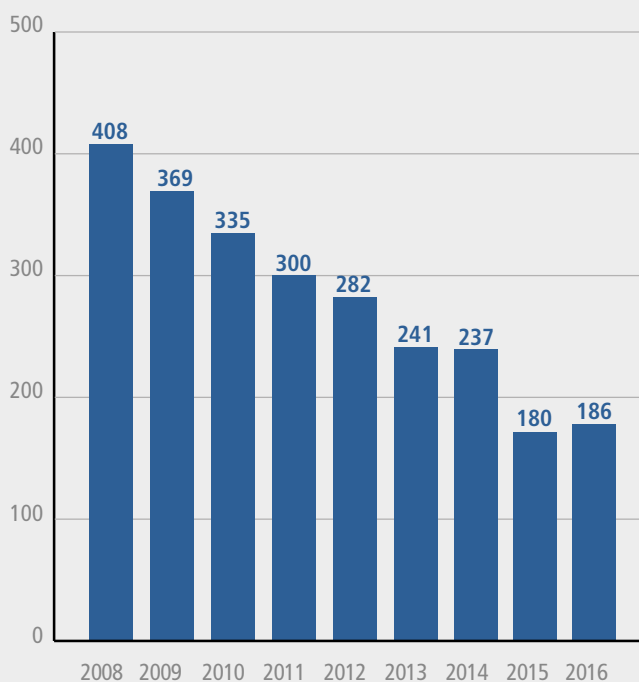
I fv. 240 Hesthaugveien er det etablert nytt gangfelt og fartsputer i tilknytning til holdeplassen ved krysset med Spondalen/Haukedalen.

Det er etablert nytt gangfelt på fv. 272 Thormøhlens gate i krysset O.J. Brochs gate/Thormøhlens gate. I tilknytning til åpning av gang- og sykkelbroen Småpudden over Puddefjorden er det etablert fartsdempende tiltak på streknings forbi Djerv-banen. Det er i tillegg etablert forsterket belysning i krysset O.J. Brochs gate/Wolffs gate.

Det er også gjennomført enkelttiltak i flere gangfelt.

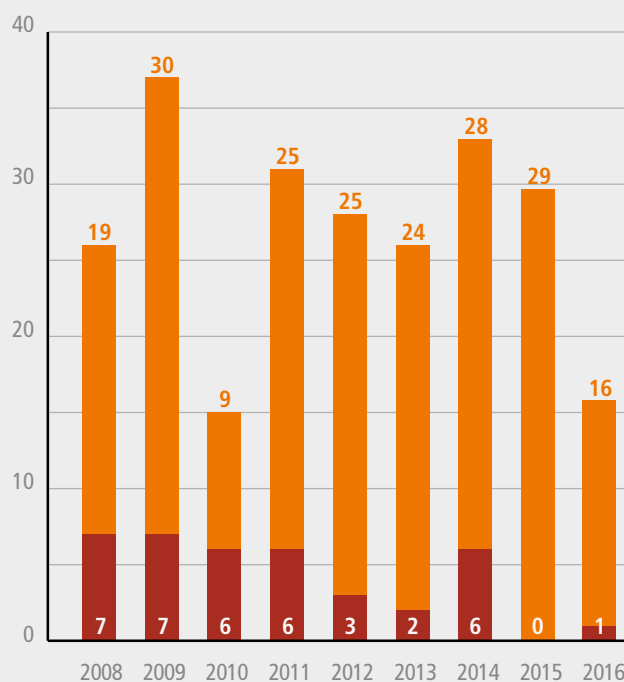
I 2016 er det utarbeidet rapport med forslag til trafikksikringstiltak for Damsgård skolekrets, for gjennomføring av tiltak i 2017.

## Trafikkulykker



Foreløpige tall Bergen pr. 30.1.2017 – registreringer avsluttes innen april 2017. Ca. 81 % av politirapporterte trafikkulykker med personskafe i 2016 er ferdig registrert.

## Drepte og hardt skadde



Det er registrert en omkommet i trafikken innenfor Bergen kommune i 2016. Foreløpige tall for 2016 indikerer en tydelig nedgang i antall hardt skadde sammenlignet med foregående år der tallet ligger stabilt rundt 25-30 personer pr. år.

### Vegbelysning

Det er foretatt utskifting og oppgradering av eldre armatur på strekningene fv. 240 Hesthaugveien mellom Hesthaugen og Morvik og fv. 241 Tertnesveien mellom Tertnes og Morvik.

Det er også etablert intensivbelysning ved flere gangfelt. Dette omfatter to gangfelt på fv. 582 ved Hop bybanestopp og fem gangfelt på strekningen fv. 585 mellom Kalvedalsveien og Kong Oscars gate. Det er også etablert forsterket belysning i gangfelt ved Bolstad (Mannsverk) på fv. 585 Nattlandsveien.

### Tiltak mot utforkjøring

På fv. 580 Hardangerveien mellom Espeland og Indre Arna er det gjennomført forsterket midtoppmerking i forbindelse med legging av nytt asfaltdekke.

### Andre tiltak

Bergen kommune v/VA-etaten foretar en fullstendig utskifting av ledningsnett i fv. 255 Ibsens gate, der

arbeidene i 2016 omfattet strekningen mellom fv. 585 Haukelandsveien og St. Olavs vei. I hovedsak omfattet trafiksikringstiltakene utvidelse av fortau på nordsiden, nytt gangfelt ved snarveg til Haukeland Sjukehus og delvis ombygging av krysset med St. Olavs vei.

I 2016 startet realisering av ny fotgjengerkryssing ved Kirkvoll skole. Tiltaket innebærer etablering av rundkjøring og planfri kryssing med undergang på fv. 540 i kryss mellom Fanavegen og Krokeidevegen.



## 9. DET SKAL ETABLERES ET TILSTREKkelig FINANSIERINGSGRUNNLAG FOR TILTAK

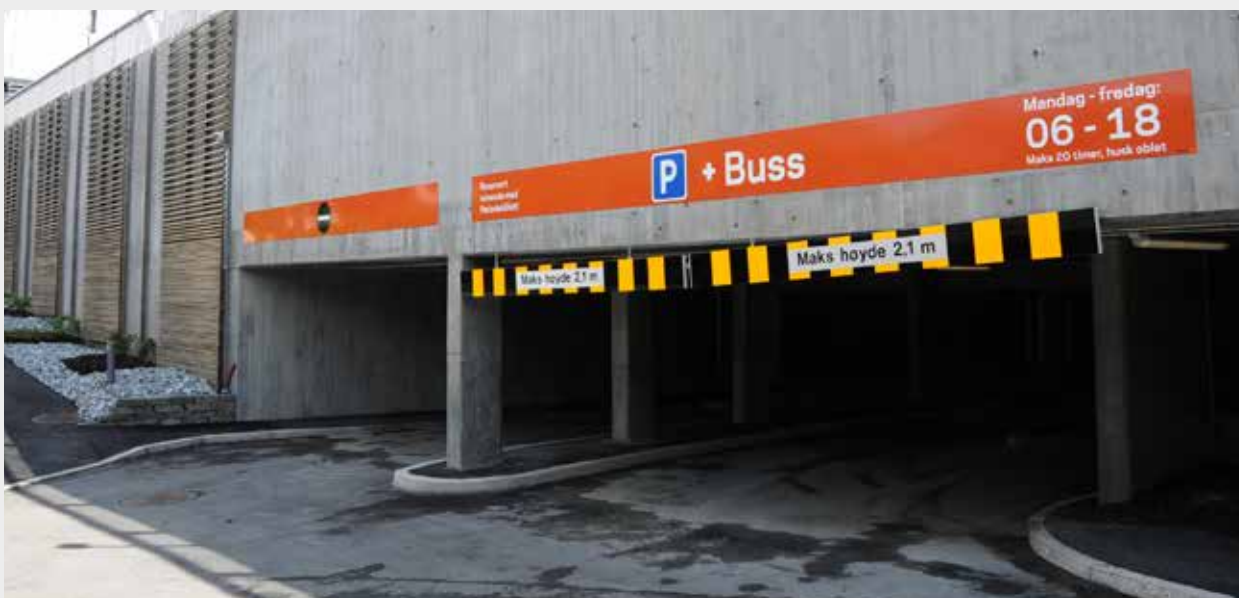
Siden 2002 er Bergensprogrammet revidert flere ganger. Dette er gjort for å skaffe finansielt grunnlag for prioriterte tiltak.

Oppsummert ved inngangen av 2017 innebærer programmet investeringer for vel 18 mrd. kr (2017- kroner) i nye samferdselsprosjekt i Bergen fra 2002-2025, inkludert fullfinansiering av tredje etappe av Bybanen (til Flesland). Stortinget vedtok i Prp. 117 S (2014–2015) at Bergensprogrammet kan benytte inntil 200 mill. kr til prosjektering av bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen innenfor det vedtatte finansieringsopplegget. Utover dette kommer midler gjennom gjeldende belønningsmiddelavtale for 2015–2018. Det søkes aktivt om ekstra midler når det er anledning til dette. I 2016 ble det f.eks. innvilget 60 mill. kr i ekstra belønningsmidler over statsbudsjettet.

Bergen kommune innførte tidsdifferensierte takster i bomringen 1. februar 2016. De trafikale effektene av tiltaket har vært noe sterkere enn etatene forutså i beregningene

som lå til grunn. Fremkommelighetsutfordringene og køtiden i Bergen er vesentlig redusert etter omlegging av bompengesystemet, og dette bidrar til å nå målet om lavere utslipp fra biltrafikken. Både fordi de trafikkvavvisende effektene har vært sterkere enn ventet, og fordi elbilandelen har økt vesentlig mer enn antatt, har inntektene til bompengeselskapet blitt redusert med om lag 70 millioner kroner i 2016 sammenlignet med 2015. Investeringene i 2017, må reduseres tilsvarende. Parallelt med arbeidet om å inngå en byvekstavtale for Bergen, forberedes en ny bompengesøknad for en ny bypakke. Dette vil være nødvendig for å sikre tilstrekkelig lokal finansiering til videre utbygging av bybanen og annen transportinfrastruktur som er nødvendig for å nå nullvekstmålet i Bergen i de kommende årene.

Det mest sentrale prosjektet i 1. generasjons byvekstavtale vil være Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen. Det er forventninger om at en byvekstavtale blir inngått sommeren 2017.



Det nye parkeringshuset for kollektivreisende i Birkelandsskiftet har plass til 280 biler og gratis innendørs sykkelparkering. Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen

# Del 3

# Årsoppgjøret





Foto: Ingrid Feet Bjørge/Statens vegvesen

# Inntekter og utgifter

I perioden 2002–2009 kom de offentlige midlene over riksvegbudsjettet. Etter 2010 er det fylkeskommunen som bevilger de offentlige midlene til Bergensprogrammet over den økonomiske rammen for fylkesveger. Bompengene som ble investert i perioden 2002–2005 kom fra de løpende bompenginntektene og ubrukte midler overført fra årene før 2002. I perioden 2006–2009 ble det i tillegg til de løpende bompenginntektene tatt opp lån på vel 1,6 milliarder kroner. Ved inngangen av 2016 var akkumulert gjeld ca. 4,1 milliarder kroner netto. Per 31.12.2016 var det samlede lånebeløp i Bergensprogrammet på 5,3 milliarder kroner.

## Belønningsmidler

Høsten 2015 inngikk Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune avtale med Samferdseldepartementet om belønningsmidler til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2015–2018. Det er lagt til grunn at mål for trafikkutviklingen skal nås gjennom kollektivtiltak, arealpolitiske virkemidler og restriktive tiltak for personbiltrafikk (evt. også tiltak for sykkel og gange). Målsettingen for perioden er: Nullvekst i personbiltransporten i Bergen kommune i perioden 2015–2018.

Det er avtalefestet en utbetaling på 200 millioner kroner i 2016. Dette inkluderer også en ekstra bevilgning på 60 mill. kr som ble tildelt etter at statsbudsjettet for 2016 forelå. Tildelingen av midler for 2015 kom sent på høsten og en del av midlene ble derfor overført til bruk i 2016. Ubrukte midler ved utgangen av 2016 er lavere enn forutsatt ved budsjettutarbeidelsen for 2017 slik at aktiviteten i 2016 har vært høyere enn forventet. Gjenstående midler blir brukt til delfinansiering av tiltak som vil være under realisering i 2017. Det utarbeides årlig en egen rapport til Samferdselsdepartementet om bruken av belønningsmidler.

Våren 2016 fikk Bergen i tillegg en ekstra tildeling på 7,6 mill.kr øremerket til styrking av sykkeltiltak. Disse midlene er integrert i oversiktene i dokumentet over forbruk i 2016 sammen med belønningsmidler.

Sektordiagrammet til høyre viser fordeling av belønningsmidler gitt til Bergen for 2016.

## Forholdet mellom plan- og byggeprogram og de faktisk disponible midler

Faktiske disponible midler i 2016 avviker fra disponible midler i plan- og byggeprogram for 2016. Det er flere årsaker til dette:

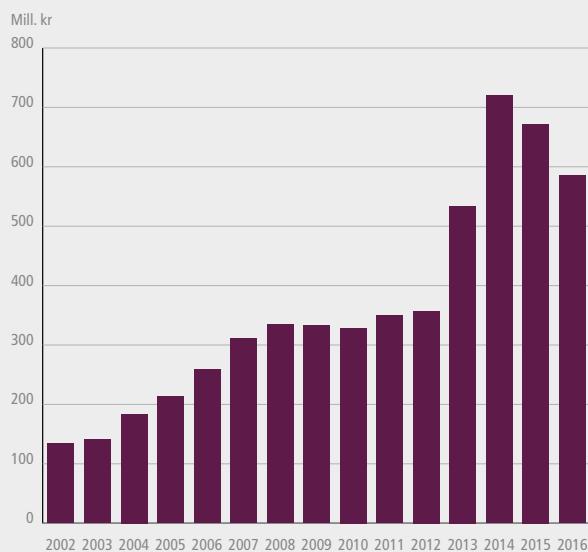
- Plan- og byggeprogrammet har ikke med tall for faktiske overførte beløp fra 2015 til 2016. (Etter 2012 overføres kun bompenger, belønningsmidler, tilskudd og forskudd). Regnskapet for 2015 avsluttes ikke før 20. januar 2016 og disse tallene forelå derfor ikke ved tidspunkt for utarbeidelse av plan og byggeprogram for 2016.
- Disponible midler i plan og byggeprogram har ikke med, eller forutser ikke budsjettsalderinger som foretas i løpet av 2016. Plan- og byggeprogrammene blir utarbeidet tidlig høst året før budsjettåret det skal gjelde for. Ved utarbeidelse av dokumentene tas det utgangspunkt i prognoser for hva en på det gitte tidspunktet tror vil være finansieringsbehovet i prosjekt det påfølgende året

Tabellen under viser hva som faktisk har vært disponible midler i 2016. Alle tall i 1000 kr. 2016 kr.

Programområde	Årets tildeling (til disposisjon plan- og byggeprogram 2016)	Faktisk disponible midler 2016*
Miljøtiltak	40,0	23,5
Gang- og sykkeltiltak	113,0	185,3
Trafikksikkerhets-tiltak	31,0	53,8
Kollektivtiltak	117,0	140,7
Planlegging	30,0	71,5
Kommunikasjon	3,0	3,0
Sandslikrysset	9,0	9,7
<b>Store prosjekt</b>		
Bybanen	550,0	550,0
Ringveg vest II	60,0	68,0
Hjellestadvegen	20,0	22,5
<b>Sum</b>	<b>973,0</b>	<b>1 128,0</b>

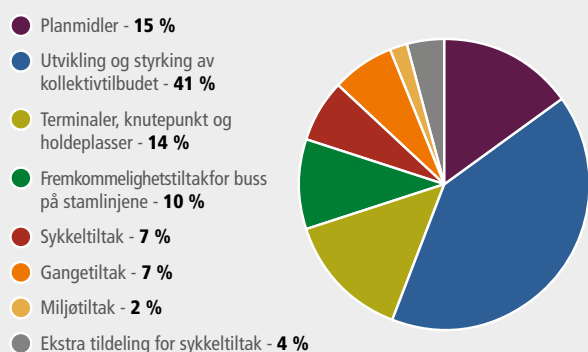
\*Faktisk disponible midler for 2016 inneholder faktiske overføringer (bompenger, belønningsmidler og tilskudd) fra 2015, bevilgninger i 2016 og budsjettsalderinger i 2016.

## Netto bompenginntekter

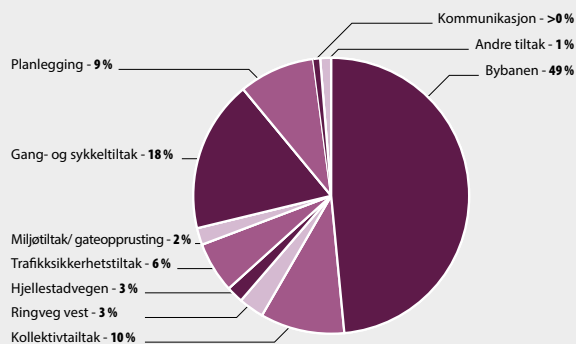


Utvikling av netto bompenginntekter 2003-2016. Tall for 2016 datert 19. jan.2016. (Endelig regnskap for 2016 foreligger først etter påsken 2017) (Tallet for 2015 er korrigert for reelle inntekter etter godkjent regnskap for 2015. Tilsvarende tall brukt i årsmeldingen for 2015 var basert på foreløpige tall og var derfor noe lavere).

## Fordeling av belønningsmidler 2016

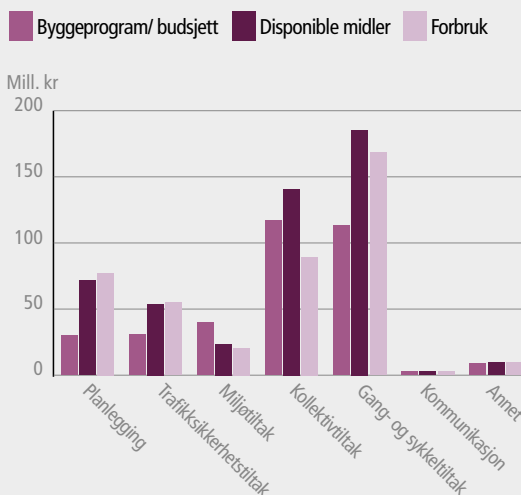


## Forbruk fordelt på de ulike poster 2016



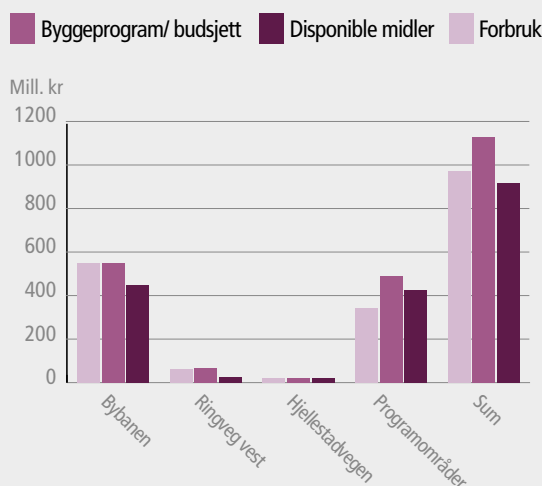
## Forbruk i forhold til Plan- og byggeprogram 2016

Søylediagrammene under viser forbruk i forhold til plan- og byggeprogram og faktisk disponible midler i 2016. Programområder er her inkludert planlegging og kommunikasjon, fordi dette regnes med under programområdene i plan- og byggeprogrammet.



Overførte belønningsmidler fra 2015 og ekstra løyving i 2016 har økt disponible midler til planlegging, kollektivtiltak, og gang- og sykkeltiltak betraktelig. Postene gang- og sykkeltiltak og trafikksikring ble i tillegg økt gjennom salderinger for å innløse fremtidige bindinger på sykkeltiltak langs bybanen III og fotgjengerkryssing ved Kirkevoll skole. Ubrukte midler under gang- og sykkeltiltakene er i hovedsak belønningsmidler til tiltak i Fyllingsdalen fra Allestadveien til Skarphaugen og tilskudd til Salhusveien. Kollektivtiltakene har forholdsvis størst mindreforbruk. I hovedsak er dette belønningsmidler til tiltak i Åsane som er lyst ut i samlekontrakt og som vil ha anleggsstart våren 2017. Som omtalt i plan- og byggeprogram for 2017 er de overførte belønningsmidlene fra 2016 til 2017 tatt høyde for og beregnet med for å sikre finansiering av tiltak i 2017.

## Forbruk på ulike poster 2016



Forbruk bybane, Ringveg vest og programområder opp mot byggeprogram/ disponible midler. Til disp. for året 2016= faktiske overføringer (bompenger, belønningsmidler og tilskudd) fra 2015 + bevilgninger for og i 2016 + budsjettssalderinger i 2016.

# Investeringer

Totalt er det i 2016 brukt vel 900 millioner kroner i regi av Bergensprogrammet. Foruten de store prosjektene er det investert mest i gang og sykkeltiltak og kollektivtiltak. Tabellen under viser forbruk fordelt på de ulike poster.

	Store prosjekt	Andre tiltak	Trafikksikkerhets-tiltak	Miljø-tiltak/gateopp-rusting	Kollektiv-tiltak	Gang- og sykkel-tiltak	Plan-legging	Kommu-nikasjon	Sum
Programområder (inkludert planlegging og kommunikasjon)			54,8	20,6	89,4	168,6	77,3	2,6	413,3
Kommunale veger			12,2			4,7			16,9
Ringveg vest	26,7								26,7
Hjellestadvegen	21,6								21,6
Bybanen*	445,9								445,9
Andre strekningsvise prosjekt (Sandslikrysset)		9,7							9,7
<b>Sum Bergensprogrammet</b>	<b>494,2</b>	<b>9,7</b>	<b>67,0</b>	<b>20,6</b>	<b>89,4</b>	<b>173,3</b>	<b>77,3</b>	<b>2,6</b>	<b>934,1</b>

\*Tall er bompenger regnskapsført hos SVV. Belønningsmidler er inkludert i forbrukstallene.

## Oversikt forbruk: fylkesveger

Programområder	Mill. kr.
<b>Andre tiltak</b> (strekningvise prosjekt utenom Ringveg vest)	
Sandslikrysset	9,7
<b>Sum</b>	<b>9,7</b>
<b>Miljøtiltak</b>	
Støytilltak	2,1
Kong Oscars gate (fra Vetrilidsallmenningen – Nygaten)	13,5
Trolleybuss- infrastruktur	2,8
Mobilitetstiltak	0,2
Forlenging av trolleylinje	2,0
<b>Sum</b>	<b>20,6</b>
<b>Gang- og sykkeltiltak</b>	
Nygårdstangen, gang- og sykkelbro, prosjektering/ oppstart	16,6

## Fortsettelse fylkesveger

Salhusveien, Sykkelveg m/ fortau, prosjektering	39,5
Gang og sykkeltiltak i knutepunkt, eks Paradis, wergeland etc.	9,7
Bjørgeveien, Straumeveien-Sandeidet, Sykkelveg m/ fortau	9,3
Oppfølging sykkelbyavtalen	2,5
Gangveger til bybanestopp	17,0
Sykkeltiltak langs Bybanen III	47,0
Sykkelveg mot Nordnes	6,3
Fyllingsdalen, Allestadvegen-Skarphaugen, Sykkelveg m/ fortau, prosjektering	6,4
Fabrikkgaten Fjøsanger-Inndalsvegen	0,4
Gang- og sykkelanlegg i Møllendalsvegen	7,5
Skilting oppmerking i sentrale strøk	0,1
Sykkelparkering kollektivterminaler	4,1
Diverse sykkeltiltak	1,1
Tiltak sykkelveginspeksjon	0,7
GS-rute Kvamsvegen	0,4

Fortsettelse fylkesveger

<b>Sum</b>	<b>168,6</b>
<b>Trafikksikkerhetstiltak</b>	
Trafikksikkerhetsinspeksjon (ts-revisjoner)	18,5
Fotgjengersikring	9,8
Vegbelysning	5,2
Ulykkespunkt	2,9
Trafikksikkerhetsplan – diverse mindre tiltak (Strakstiltak etter kommunal trafikksikkerhetsplan)	4,1
Prosjektering fremtidige tiltak	0,2
Fotgjengerkryssing ved Kirkevoll	14,1
<b>Sum</b>	<b>54,8</b>
<b>Kollektivtiltak</b>	
Innfartsparkering	0,7
Birkelandskrysset, innfartsparkering	5,0
Opprusting holdeplasser (inkludert fysisk tilrettelegging for sanntidssystem)	13,2
Sentrumsterminalen –videreføring av pågående prosjekt	5,7
Sletten terminal	0,0
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	0,7
Åsane terminal –tilrettelegging for mer kapasitet	1,5
Kollektivfelt Fyllingsdalen, Allestadvegen – Skarphaugen,	47,2
Kollektivfelt Hesthaugveien	1,8
Aktiv signalprioritering	1,8
Tiltak etter strekningsvise utgreiinger stamlinjene	0,0
Diverse kollektivtiltak, fremkommelighet etc.	5,7
Oppgraderinger Bybanen	6,1
<b>Sum</b>	<b>89,4</b>
<b>Sum fylkesveger utenom Ringveg Vest</b>	<b>343,1</b>

Oversikt forbruk: kommunale veger

Programområder	Mill. kr.
<b>Trafikksikkerhetstiltak</b>	
Skeievegen, gang- og sykkelveg	2,3
Sælenveien, holdeplass/fortau	0,7
Johan Berentsensvei, fortau	0,3
Lyngbøveien, trafikksikring	2,1
St. Olavsvei, kryss Gimleveien, kryssutbedring	0,3
Olsvikåsen, fortau	1,3
Hølbekken, kryss Oppetveiten, kryssutbedring	0,4
Kringlebotn, kryss Sanddalsringen, rundell	0,2
Bankvegen, fortau	0,1
Sekkepost, gangfelt	1,3
Sekkepost, vegbelysning	1,4
Sekkepost, trafikkskilt	0,4
fartsdepende tiltak	1,4
<b>Sum</b>	<b>12,2</b>
<b>Oppgradering av bussholdeplasser</b>	
Langariden, vendesløyfe	3,0
Hetlebakke, snuplass	1,7
<b>Sum</b>	<b>4,7</b>
<b>Sum kommunale veger</b>	<b>16,9</b>

# Planaktiviteter i 2016

Den største planoppgaven har også i 2016 vært reguleringsplan for bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen, i tillegg til kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest, utvikling av diverse sentrumsprosjekt, gang- og sykkelprosjekt langs Bjørgevegen mellom Lyderhornsvei og Sandeide, Storetveitvegen mellom Paradis og Hagerups vei, Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Minde allé og Håkonshellaveien mellom Alvøen gård og Myraskjenet. I det videre nevnes noen av de viktigste planoppgavene i 2016 under de ulike programområdene:

## Gang- og sykkeltiltak

Under programområdet *Gang- og sykkel*, er det utarbeidet ferdig reguleringsplanforslag for Bjørgevegen mellom Lyderhornsvei og Sandeide, og Håkonshellaveien mellom Alvøen gård og Myraskjenet. Man er også i gang med reguleringsplan for Storetveitvegen mellom Paradis og Hagerups vei og Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Minde allé. Det er utarbeidet reguleringsplanforslag for sykkelløsning langs Osbanen mellom Nesttun og Lagunen, samt Carl Konows gate inkludert nedre del av Fyllingsveien. I tillegg er arbeidet med reguleringsplan for sykkelløsninger langs Vossebanen fra Nesttun til Fjøsanger og fra Arna til Garnes, samt gang- og sykkelløsning langs Eidsvågveien startet opp.

## Trafikksikkerhetstiltak

Innen trafikksikkerhetstiltak er det arbeidet med store trafikksikkerhetsutredninger av blant annet områdene rundt Mathopen skolekrets, på Damsgård og ved Ådlandsmarka og Garnes skolekretser.

## Kollektivtiltak

I tillegg til arbeidet med reguleringsplan for Bybanen Bergen sentrum-Fyllingsdalen, kan det av kollektivprosjekt nevnes utredning av kollektivsystem mellom Bergen sentrum-Bergen vest og reguleringsplan for kollektivterminal med mer ved Sletten bybanestopp og reguleringsplasser for busser ved Lille Nesttun-vatnet og reguleringsplan for Natlandsveien, Hagerupsvei og Mannsverk, der det foreligger forprosjekt. I tillegg er det arbeidet med forprosjekt i Olav Kyrresgate og tiltak i tilknytning til Åsane sentrale deler.

## Sentrumstiltak/miljøtiltak

I 2016 har man jobbet for å fremme helhetlige prinsipp-løsninger for gående, syklende, kollektivtrafikk og øvrig gatebruk i sentrum, der ulike behov blir sett i sammenheng. Spesielt kan nevnes forprosjekt for sykkeltrase' og mindre kollektivtiltak gjennom sentrum og på strekningen sentrum - Sandviken.

Kostnader planprosjekter (planaktiviteter) i 2016	
	Mill.kr
Stillinger/ informasjon	10,1
Planlegging med m.m (sentrumstiltak etc.)	0,6
Kollektivtiltak	55,6
Trafikksikkerhetstiltak	0,7
Gang- og sykkeltiltak	9,3
Sum planprosjekt – Bergensprogrammet	76,3
Sekretariat Byvekstavtale	1,0
Sum	77,3
For øvrig planlegges det for tiltak på riksveg	
Riksveg	12,1

## Godkjente reguleringsplaner i 2016:

- Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen gård- Myraskje, reguleringsplan
- Rv. 555 Sotrasambandet, (Kolltveit) Fjell gr.- Storavatnet

# CV Bergensprogrammet

- Primo juli 1995: Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø første gang lansert i forslag til kommuneplanens arealdel
- 3. juli 1996: vedtas som oppgave i planperioden ved bystyrets vedtak om kommuneplanen
- 14. april 1997: formell oppstart hovedutvalgssak 186/97
- November 1997 sak om behov for politisk/administrativ kontaktgruppe
- 4. februar 1998: medlemmer til kontaktgruppen oppnevnes
- 6. februar 1998 første møte i kontaktgruppen for Bergensprogrammet avholdt
- 6/7. februar 1998 todagers seminar for politiske og administrative deltakere i planarbeidet
- 23. februar 1999: høringsforslaget utlagt, HOBY-sak 125/99
- 31. mai 1999, etter høring, bystyrebehandling B-sak 137/99 og Fylkestinget 9. juni 1999
- Oktober 1999: omtalt i transportetatens planforslag-høringsutkast til NTP 2002-2011
- Våren 2000: i St.m. 46 (1999-2000) om NTP 2002-2011
- 5. juni 2000: bystyresak om nytt trafikantbetalingssystem for Bergen
- 11. oktober 2000: inngår innstilling S.nr 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan (2002-2011)
- 27. november 2000: bystyret behandler sak 275/00 «Bergensprogrammet – søknad om tillatelse til bompengefinansiering av tilhørende program»
- 14. desember 2000: fylkestinget behandler kommunens søknad om bompengefinansiering
- 14. juni 2002: St.prop.76 (2001-2002) om Bergensprogrammet lagt frem av regjeringen
- 26. november 2002: innstilling S.nr.45 (2002-2003) avgitt av Stortingets samferdselskomite
- 17. desember 2002: stortingsbehandling Bergensprogrammet: - bred politisk enighet og forpliktende avtaler
- 13. mars 2000: Bystyrets vedtak om kommunedelplan bybanen
- 17. desember 2002: Bergensprogrammet vedtatt i Stortinget
- Februar 2006: Stortingsproposisjon nr 75 (2004-05) om Bergensprogrammet behandlet i Stortinget som klarerte bruk av bompenger for å finansiere Bybanen
- 25. mai 2009: Bystyret behandlet sak om videreføring av Bergensprogrammet
- Juni 2009: Fylkestinget behandlet sak om videreføring av Bergensprogrammet
- 10. juni 2010: Stortinget klarerte i stortingsproposisjon nr. 108 S, finansiering av byggetrinn 2 for Bybanen og Ringveg vest
- Februar/ mars 2012: Bystyret og Hordaland fylkesting om videreføring av Bergensprogrammet 2013-2025, (inkludert bybanen til Flesland).
- 26. April 2013: St.prp. 143 S (2012-2013). Tilråding fra Samferdselsdep. / godkjenning i statsråd (regjeringen StoltenbergII) samme dag.
- 21. mai 2013: Stortingsinnstilling 324 S (2012-2013)
- 28. mai 2013: Stortingsvedtak St.prp.143 S (2012-2013)
- 17. september 2014: Bergen bystyre ber i sak 204/14 byrådet om å fremme sak om tidsdifferensierte bompenger
- 18. februar 2015: Bystyret vedtar tidsdifferensierte takster i bomringen, 45 kr for liten bil og 90 kr for stor bil i rush og 19 og 38 kr ellers.
- 10. mars 2015: Fylkestinget slutter seg til videre arbeid med bymiljøavtale for Bergen.
- 29. april 2015: Bystyret slutter seg til videre arbeid med bymiljøavtale for Bergen.
- 09. juni 2015: Stortinget vedtar Prop. 117 S (2014-2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane. Bompenger kan finansiere grunnverv og prosjektering av Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen.
- Desember 2015: Stortinget vedtok gjennom statsbudsjettet Prop. 1S (2015-2016) innføring av tidsdifferensierte bompengetakster.
- 9. og 16. mars 2016: Lokale vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om strakstiltak for bedre luftkvalitet –beredskapstakster og gratis kollektivtilbud på dager med fare for høy luftforurensning.
- 19. oktober 2016: Bystyret får fremlagt status for arbeid med bymiljøavtale (senere endret av regjeringen til byvekstavtale)



**Statens vegvesen**



BERGEN  
KOMMUNE



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE