

Miljøløftet

Handlingsprogram 2018-2021

Forslag fra styringsgruppen



Forord

Styringsgruppen for Miljøløftet legger med dette fram sitt første forslag til handlingsprogram.

Gjennom handlingsprogrammet realiseres mål, strategier og tiltak nedfelt i byvekstavtalen mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten, samt ny bypakke for Bergen.

Handlingsprogram 2018-2021 er et førstegenerasjons handlingsprogram som gir en retning for hvordan partene ønsker å jobbe videre. Prioriteringene er basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag. Før neste rullering av handlingsprogrammet bør det fokuseres på å videreutvikle et mål- og resultatstyringssystem for Miljøløftet, som kan ligge til grunn for framtidige rulleringer av handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet forutsetter at ny bompengepakke for Bergen blir vedtatt av Stortinget. Ekstern kvalitetssikring av pakken KS2 ble igangsatt i juni 2017, og det er lagt opp til Stortingsbehandling ved årsskiftet 2017/18.

Det legges opp til årlig revisjon av handlingsprogrammet. Dette er en del av porteføljestyringssystemet for bypakken.

Handlingsprogram 2018-2021 er laget i etterkant av forhandlingene våren 2017 og følger ikke ordinært årshjul. Neste rullering bør skje etter ordinært årshjul med lokalpolitisk vedtak før sommeren 2018. Det legges opp til en noe begrenset oppstart at nye prosjekter i denne omgang. Dette gir rom for å vurdere nye prosjekter ved neste rullering.

Statlig bidrag i handlingsprogramperioden styres av byvekstavtalen, og blir endelig fastsatt gjennom årlig behandling av statsbudsjettet. Byvekstavtalen skal reforhandles i 2018 basert på nye rammer i Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP 2018-2029). Forutsetningene for statens bidrag, og dermed for handlingsprogrammet, vil således kunne bli endret som følge av dette. Det fylkeskommunale bidraget vil også bli vurdert i reforhandlingen av byvekstavtalen.

Styringsgruppen ber om at Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune gjennomfører politisk behandling av forslag til handlingsprogram i forbindelse med budsjettbehandling før årsskiftet 2017/18.

Terje Moe Gustavsen	Anna Elisa Tryti	Pål Kårbø	Elisabeth Enger
Vegdirektør og styringsgruppens leder	Byråd for byutvikling	Fungerende fylkesordfører	Jernbanedirektør

Innhold

Forord	2
Innhold	3
Sammendrag.....	5
1. Mål og styring av Miljøløftet	8
1.1. Innledning	8
1.2. Mål	8
1.3. Organisering og beslutningsprosess	8
1.4. Porteføljestyling	10
2. Status og nøkkeltall for Bergen	12
2.1. Innledning	12
2.2. Vegtrafikk	12
2.3. Kollektiv, sykkel og gange	13
2.4. Trafikksikkerhet	15
2.5. Areal	15
2.6. Miljø og klima	16
3. Forutsetninger for Handlingsprogram 2018-2021	17
3.1. Innledning	17
3.2. Byvekstavtalen	17
3.3. Ny bompengoordning	20
3.4. Andre sentrale dokumenter	21
3.5. Bindinger	22
3.6. Belønningsordningen	23
3.7. Økonomiske rammer	24
4. Prioriteringer i Handlingsprogram 2017-2021	25
4.1. Hovedprioriteringer og felles utfordringer.....	25
4.2. Prioriteringer basert på prinsippet om porteføljestyling.....	27
4.3. Forslag til prioriteringer – Utbyggingsprosjekter.....	30
4.4. Forslag til prioriteringer – Programområdetiltak på riksveg	32
4.5. Forslag til prioriteringer - Øvrige programområdetiltak.....	34
4.6. Forslag til prioriteringer – Planleggingsprosjekter	43
4.7. Øvrige innsatsområder	45
4.8. Jernbanetiltak som fullfinansieres av staten	46
5. Forventet måloppnåelse av Handlingsprogrammet	48
5.1. Veksten i personbiltrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange.....	48
5.2. Prosjektene og tiltakene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.....	49
5.3. Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.....	49

Vedlegg 1. Økonomisk oversikt

Vedlegg 2. Oversikt over alle tiltak i handlingsprogrammet

Sammendrag

Mål og styring

Hovedmålet for Miljøløftet er nullvekstmålet: Veksten i persontransport i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Arbeidet i Miljøløftet ledes av en styringsgruppe med vegdirektøren, byutviklingsbyråden i Bergen, fylkesordføreren i Hordaland og jernbanedirektøren. Vegdirektøren leder gruppen. Fylkesmannen deltar i styringsgruppen som observatør. I NTP har regjeringen varslet endringer i denne styringsstrukturen.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling. Porteføljestyling innebærer at prioriteringer innad i Miljøløftet bestemmes av følgende forhold:

- Mål- og resultatstyring
- Disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Status og nøkkeltall for Bergen

Biltrafikken gjennom bomringen i Bergen er redusert med ca 10 % siden toppåret i 2012. Spesielt stor har nedgangen i biltrafikk vært etter innføring av rushtidsavgift i februar 2016, og trafikken i 2016 målt over Nygårdstangen var 5,3% lavere enn i 2015.

Bybanesatsningen, omlegging og økning av rutetilbudet for buss og en generell forbedring av kvaliteten på hele kollektivtilbudet har gitt gode resultater. Siden 2010 har veksten i kollektivreiser innenfor Bergen kommune vært på hele 62 prosent. Bergen har i dag en lav sykkelandel på 3% (RVU) målt for hele Bergen kommune, mens gåandelen i Bergen er høy, på ca 25% i følge RVU 2013.

Kommuneplanens arealdel er nylig lagt ut på høring, og Bergen bystyre har vedtatt et strategisk temakart som viser en betydelig innstramming i arealpolitikken. Vedtatt arealstrategi med hovedvekt på fortetting rundt knutepunkt og transformasjon av næringsområder skal videreføres og forsterkes.

Forutsetninger for Handlingsprogram 2018-2021

De mest sentrale dokumentene som gir føringer for handlingsprogrammet er *Byvekstavtalen for Bergen* og *Ny bompenggeordning for Bergen*. Byvekstavtalen fastsetter følgende finansieringsbidrag til prosjekter og tiltak:

Statlige bidrag:

- Programområdetiltak på riksveg: 1 500 mill. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.
- Statlig tilskudd til Bybaneutbyggingen: Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Statens halvdel utgjør per dato for avtaleinngåelsen 3,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag blir

fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse er nå 200 mill. kr per år frem til og med 2018.

Fylkeskommunalt bidrag:

- Byvekstavtalen fastsetter bidrag fra Hordaland fylkeskommune på 255 mill. 2017-kr per år. Midlene vil bli indeksregulert. Ved reforhandling av avtalen, senest våren 2018, vil det fylkeskommunale bidraget vurderes med utgangspunkt i de økonomiske rammene som inngår i Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

Bergen bystyre og Hordaland fylkeskommune har vedtatt en ny bompengordning for Bergen. Det er en forutsetning for handlingsprogrammet at den nye bompengordningen blir vedtatt av Stortinget rundt årsskiftet 2017/18. Bompengeinntektene i den nye bypakken er beregnet til å være omlag 1 milliard kroner brutto årlig.

En rekke byggeprosjekter som er igangsatt under Bergensprogrammet skal ferdigstilles i løpet av de to-tre nærmeste årene og det er en forutsetning at disse skal få sin finansiering gjennom Miljøløftet. Videre er det to NTP-prosjekter som også forutsettes ferdigstilt med midler gjennom Miljøløftet. Disse prosjektene medfører bindinger for Miljøløftet på om lag 678 millioner kroner.

For handlingsprogramperioden 2018-2021 legges det til grunn følgende økonomiske rammer:

Tabell 1: Økonomiske rammer

Inntekter (mill 2017-kr)	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-21
Netto Bompenger	742	886	886	869	3383
Statens 50% andel av bt4 tom 2017 ¹	140				
Statlige programområdemidler ²	218	285	281	154	938
Fylkeskommunale midler	255	255	255	255	1020
Belønningsmidler	200				
Sum Miljøløftet	1409	1426	1422	1278	5535

¹ Etterbetaling av 50% av kostnader for Bybanen bt 4 påløpt til og med 2017.

² I hht. Byvekstavtalen bevilger staten totalt 1500 mill i hele perioden 2017-2023. I dette oppsettet er det lagt til grunn utbetaling i tråd med kostnadsanslag for forslagene til tiltak i dette handlingsprogrammet.

³ Det er lagt til grunn at 200 mill i belønningsmidler for 2018 i sin helhet går til kollektiv drift og finansiering av nye Bybanevogner. For årene 2019-2021 prioriteres midlene i senere handlingsprogram.

I tillegg til inntektene vist i Tabell 1 kommer statens 50% andel av kostnadene for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i Byvekstavtalen. Statens halvdel utgjør per dags dato 3,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.

Prioriteringer i Handlingsprogram 2018-2021

Følgende hovedgrep legges til grunn i handlingsprogram for 2018-2021:

- Fortsatt planlegging med tanke på oppstart av forberedende arbeider i Bybanens byggetrinn 4 primo 2018 og oppstart av hovedprosjektet ultimo 2018
- Oppstart av reguleringsplanarbeidet i 2018 for Bybanens byggetrinn 5 til Åsane
- Fullføring av byggeprosjekter som er påbegynt i Bergensprogrammet.
- Bygging av nye bomstasjoner i 2018 i hht. ny vedtatt bompenggeordning, utskifting av gammelt materiell i eksisterende bomstasjoner.
- Fortsette planlegging i påbegynte planprosjekter. Revisjon av planporteføljen i forbindelse med neste rullering av handlingsprogrammet.
- Videreføre «faste» poster fra Bergensprogrammet som f.eks. sykkelbyavtalen, planmidler, trafikksikkerhet og kommunikasjon
- Begrenset oppstart i 2018 av nye byggeprosjekter for å sikre finansielt handlingsrom til å kunne prioritere nye prosjekter ved neste rullering av handlingsprogrammet
- Gjennomføre utrednings og analysearbeid som grunnlag for neste rullering. Aktuelle strategier/planer er f.eks. ny sykkelstrategi, handlingsplan for fysiske tiltak i kollektivtrafikkens infrastruktur og sjøgående kollektivtransport mellom bydeler og mellom Bergen og omegnskommunene.

Bindinger fra NTP og Bergensprogrammet utgjør totalt 638 mill kroner.

Forventet måloppnåelse av handlingsprogrammet

Nullvekstmålet: Veksten i personbiltransport skal tas av kollektiv, sykkel og gange:

Det er forventet at målet om nullvekst i personbiltransporten nås, og at også Bergen kommunes mål om reduksjon i personbiltrafikken på 10% innen 2020, relativt til 2013, er innen rekkevidde. Målene nås gjennom bompenggeordningen og ved investeringer i kollektiv, sykkel og gange.

Prosjektene og tiltakene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken:

Prioritering av fortettingsprosjektet på Paradis samt videre utbygging av Bybanen vil bidra til at arealmålene nås.

Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet:

Det legges opp til å fortsette trafikksikkerhetsarbeidet fra Bergensprogrammet som har gitt gode resultater hittil. Bompenggeordningen samt investeringer i Bybanen og trolleylinja vil gi reduksjon i kjøretøy med fossilt drivstoff. Opprettholdelse av rushtidsavgift sikrer bedre framkomst for næringstrafikken.

1. Mål og styring av Miljøløftet

1.1. Innledning

Miljøløftet er navnet på den nye bompengepakken og byveksttalen for Bergen. Når ny bompengepakke er vedtatt i Stortinget, vil alle forpliktelser fra Bergensprogrammet bli overført til Miljøløftet, og Bergensprogrammet blir formelt avsluttet. Dette vil etter planen skje rundt årsskiftet 2017/18. Forpliktelsene som overføres fra Bergensprogrammet til Miljøløftet er fullføring av påbegynte byggeprosjekter samt overtakelse av opparbeidet låneforpliktelse. Dette er nærmere beskrevet i avsnitt 3.5.

Byveksttalen og ny bompengepakke er nærmere beskrevet i hhv. avsnitt 3.2 og 3.3.

1.2. Mål

Hovedmålet for Miljøløftet er nullvekstmålet:

Veksten i persontransport i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Byveksttalen fastslår at løsningene som velges må bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.

Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Prosjektene og tiltakene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

Byveksttalen gjennomføres i tråd med hovedmålene for norsk transportpolitikk:

Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

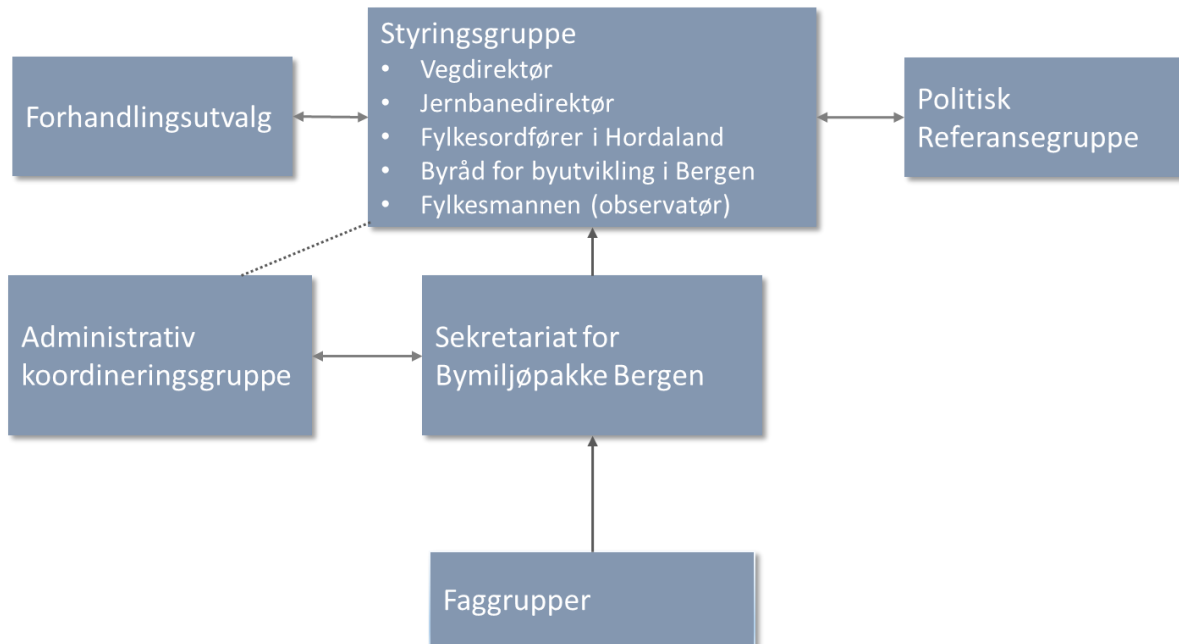
Det må arbeides videre med å utvikle en mer utfyllende målstruktur og et resultatstyringssystem for Miljøløftet. Det er naturlig å se dette arbeidet i sammenheng med indikatorene som er nedfelt i byveksttalen, og som Miljøløftet vil bli målt etter i hht. byveksttalen. I tillegg bør man i dette arbeidet også hensynta målsettinger som er nedfelt i andre relevante planer og strategier, se mer om dette i avsnitt 3.4.

1.3. Organisering og beslutningsprosess

Arbeidet i Miljøløftet ledes av en styringsgruppe med vegdirektøren, byutviklingsbyråden i Bergen, fylkesordføreren i Hordaland og jernbanedirektøren. Vegdirektøren leder gruppen. Fylkesmannen deltar i styringsgruppen som observatør.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i Miljøløftet. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Styringsgruppen har vedtatt styringsmodellen som vises i Figur 1.

Ved behandlingen av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjelder hovedlinjene i Miljøløftet, skal styringsgruppen drøfte disse med ytterligere to representanter fra hhv. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Disse utgjør, sammen med styringsgruppen, forhandlingsutvalget.



Figur 1: Styringsmodell for Miljøløftet

For å ivareta behovet for informasjon og politisk forankring underveis fram mot politiske vedtak i bystyre og fylkesting om Miljøløftet, skal det etableres en politisk referansegruppe sammensatt av gruppeledere i fylkestinget, leder av samferdselsutvalget samt politisk ledelse i Bergen kommune og ordførerne i kommunene Fjell, Askøy, Lindås og Os.

Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger. Sekretariatet skal videre utarbeide årlige handlingsprogram, følge opp og rapportere ressursbruk og måloppnåelse, samt foreslå og sette i drift styringsprinsipper og – verktøy. Sekretariatet består foreløpig av en heltidsansatt. Det er etablert en arbeidsgruppe som bistår sekretariatet med å utarbeide beslutningsunderlag for styringsgruppen. Arbeidsgruppen består av medlemmer fra de fire partene i Miljøløftet.

Det må arbeides videre med organisasjonsmodell som også omfatter de underliggende faggruppene som har vært organisert i Bergensprogrammet.

I NTP har regjeringen varslet endringer i den overordnede styringsmodellen.

Årlig beslutningsprosess:

- Sekretariatet for Bymiljøpakke Bergen utarbeider forslag til fireårig handlingsprogram i løpet av vinteren.

- Styringsgruppen fremmer forslag til handlingsprogram for Miljøløftet på forsommeren.
- Hordaland fylkesting og Bergen bystyre behandler forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i løpet av sommeren.
- Samferdselsdepartementet utarbeider omtale av Miljøløftet med forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop. 1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.
- I sum gir dette grunnlag for alle tiltakshaverne til å utarbeide egne budsjett



Figur 2: Årshjul for utarbeidelse og politisk behandling av handlingsprogrammet.

For handlingsprogrammet 2018-2021 har det ikke vært mulig å følge dette årshjulet, og handlingsprogrammet blir denne gangen utarbeidet på ettersommeren/tidlig høst, og lokale vedtak blir gjort i forbindelse med budsjettbehandlingen i bystyre og fylkesting.

1.4. Porteføljestyring

Miljøløftet skal styres etter prinsipp om porteføljestyring. Prioriteringene gjøres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogram. Porteføljestyring innebærer at prioriteringer innad i Miljøløftet bestemmes av følgende forhold:

- Mål- og resultatstyring
- Disponible midler

- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak er mest mulig i samsvar med målene for Miljøløftet.

2. Status og nøkkeltall for Bergen

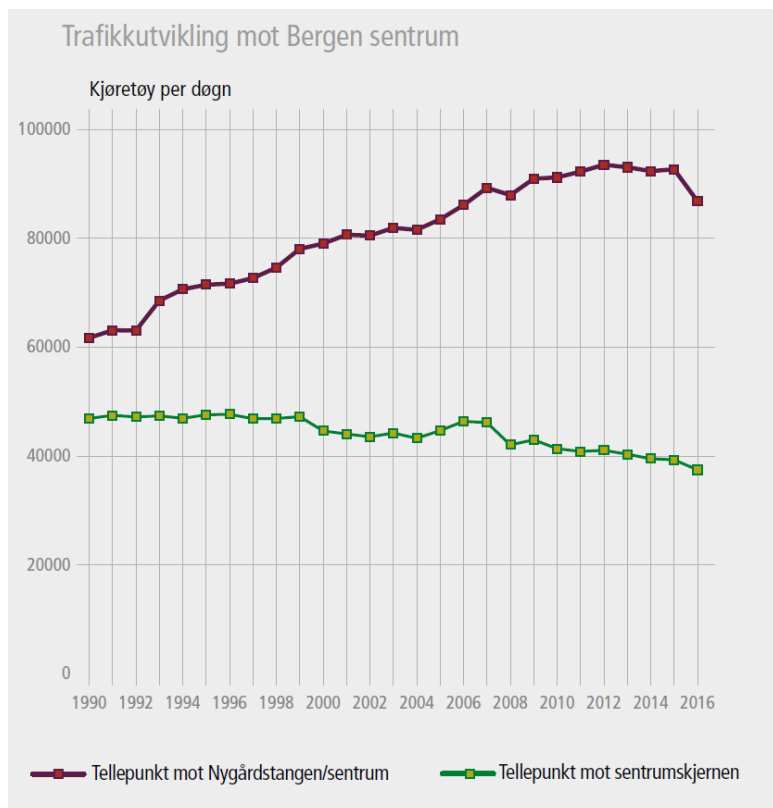
2.1. Innledning

I perioden 2002–2016 er det investert for vel 15,8 milliarder 2017-kroner i samferdselsprosjekter i Bergen gjennom Bergensprogrammet. Bergensprogrammet omfatter Bybanens tre første byggetrinn som til sammen utgjør en sammenhengende Bybanetrase fra Bergen sentrum til Bergen lufthavn Flesland. Programmet omfatter også kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, miljøprosjekter, tiltak på gatenettet i sentrum, trafikksikkerhetstiltak og nye vegprosjekt. Investeringene og innretningen på bompengoordningen i Bergensprogrammet har gitt gode resultater, med blant annet sterk økning i andel kollektivreisende, samt redusert biltrafikk gjennom bomringen.

2.2. Vegtrafikk

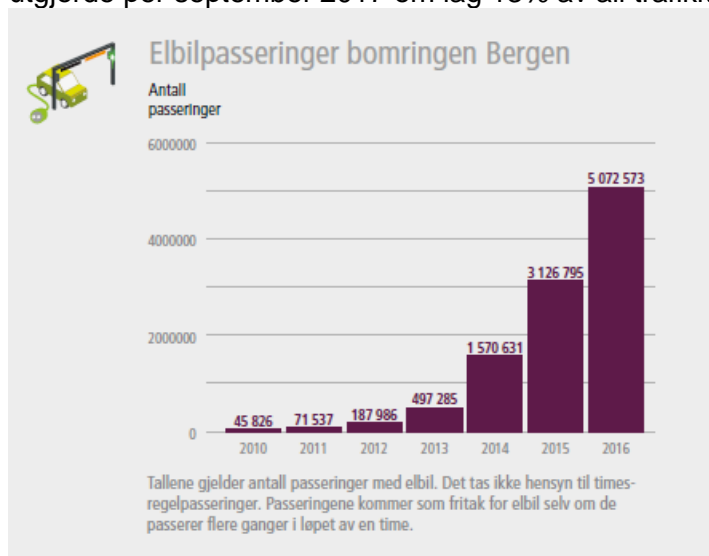
I perioden 1990-2012 var det en jevn økning i biltrafikken i retning Bergen sentrum på hele 60%. Denne utviklingen ble brutt i 2012. Dette året ble det innført høyere takster i bomringen rundt Bergen og etter 2012 er biltrafikken mot sentrum redusert hvert år. Spesielt stor har nedgangen vært etter innføring av rushtidsavgift i februar 2016, og trafikken i 2016 målt over Nygårdstangen var 5,3% lavere enn i 2015.

Biltrafikken inn mot sentrumskjernen i Bergen har vist en nedadgående trend helt siden målingene startet i 1990, og var i 2016 om lag 20% lavere enn i 1990.



Figur 3: Biltrafikk mot sentrum og mot sentrumskjernen i Bergen i årene 1990-2016.

Antallet elbilpasseringer gjennom bomringen i Bergen har økt kraftig de siste årene, og utgjorde per september 2017 om lag 13% av all trafikk som passerer bomringen.



Figur 4: Antall passeringer med elbil gjennom bomringen i Bergen i årene 2010-2016.

2.3. Kollektiv, sykkel og gange

De siste årene har samferdselspolitikken i Bergen fokusert på å styrke konkurransekraften for de miljøvennlige transportformene ved å prioritere investeringer i tiltak for sykkel- og gange, attraktive kollektivløsninger og bedre bymiljø, samt å begrense biltrafikken bl.a. ved innføring av rushtidsavgift.

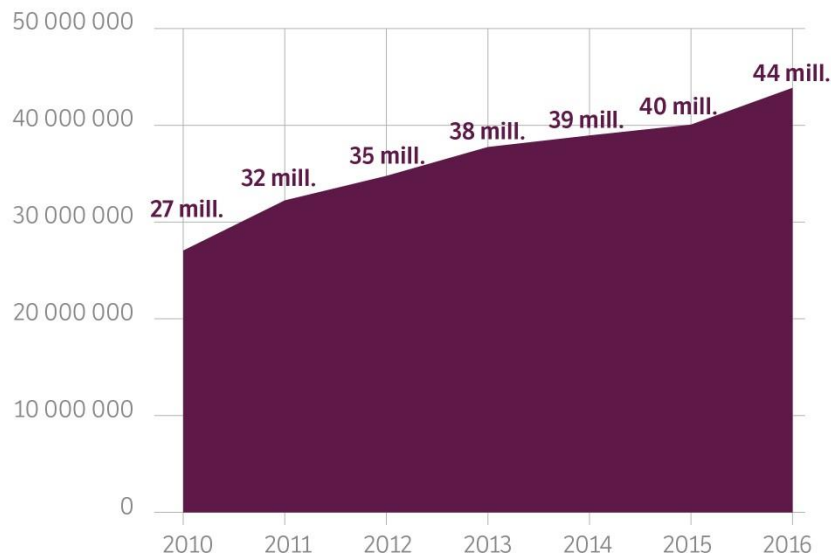
Kollektivbyen Bergen

Det er vedtatt at Bybanen skal utgjøre ryggraden i kollektivsystemet i Bergen. Tre byggetrinn er fullført og utgjør nå en sammenhengende trasé fra Bergen sentrum til Bergen lufthavn Flesland. Hordaland fylkeskommune har vedtatt kollektivstrategi for Hordaland, basert på nullvekstmålet. Strategien gir tydelige føringer som følges systematisk opp, med klar prioritering av det beste tilbudet der flest reiser.

Bybanesatsningen, omlegging og økning av rutetilbudet for buss og en generell forbedring av kvaliteten på hele kollektivtilbudet har gitt gode resultater. Siden 2010 har veksten i kollektivreiser innenfor Bergen kommune vært på hele 62 prosent.

Bare i 2016 alene er antallet påstigende på buss innenfor Bergen kommune økt med 11 prosent fra 2015, tilsvarende godt over 33 millioner påstigninger. Også Bybanen har en økning i antall påstigninger med 10 655 000 påstigende passasjerer. Dette er en økning på 7 prosent fra 2015.

Påstigende passasjerer i kollektivtrafikken i Bergen Antall passeringer



Figur 5: Antall påstigende passasjerer i kollektivtrafikken i Bergen i perioden 2010-2016

Sykkelbyen Bergen

Bergen er en del av det nasjonale «Sykkelbynettverket», og målet er å øke sykkelandelen ved mer bruk av myke virkemidler som kampanjer, markeringer og arrangementer, samt bruk av sosiale medier. Bergen har en gjeldende sykkelstrategi for perioden 2010-2019 med ambisiøse mål om full utbygging av et sammenhengende hovedrutenett på totalt 115 km, samt delvis utbygging av ytterligere 250 km med bydelsruter. Det er en definert målsetting i gjeldende sykkelstrategi at sykkelandelen skal øke til 10 % innen 2019.

Bergen har i dag en lav sykkelandel på 3% (RVU) målt for hele Bergen kommune. Det er imidlertid høyere andeler syklende i enkelte bydeler. F.eks. er sykkelandelen i Bergenhus 6% for bydelsinterne reiser.

Det mangler fremdeles mye for å få ferdigstilt sammenhengende sykkelvegnett i Bergen, og behovene for tiltak er store.

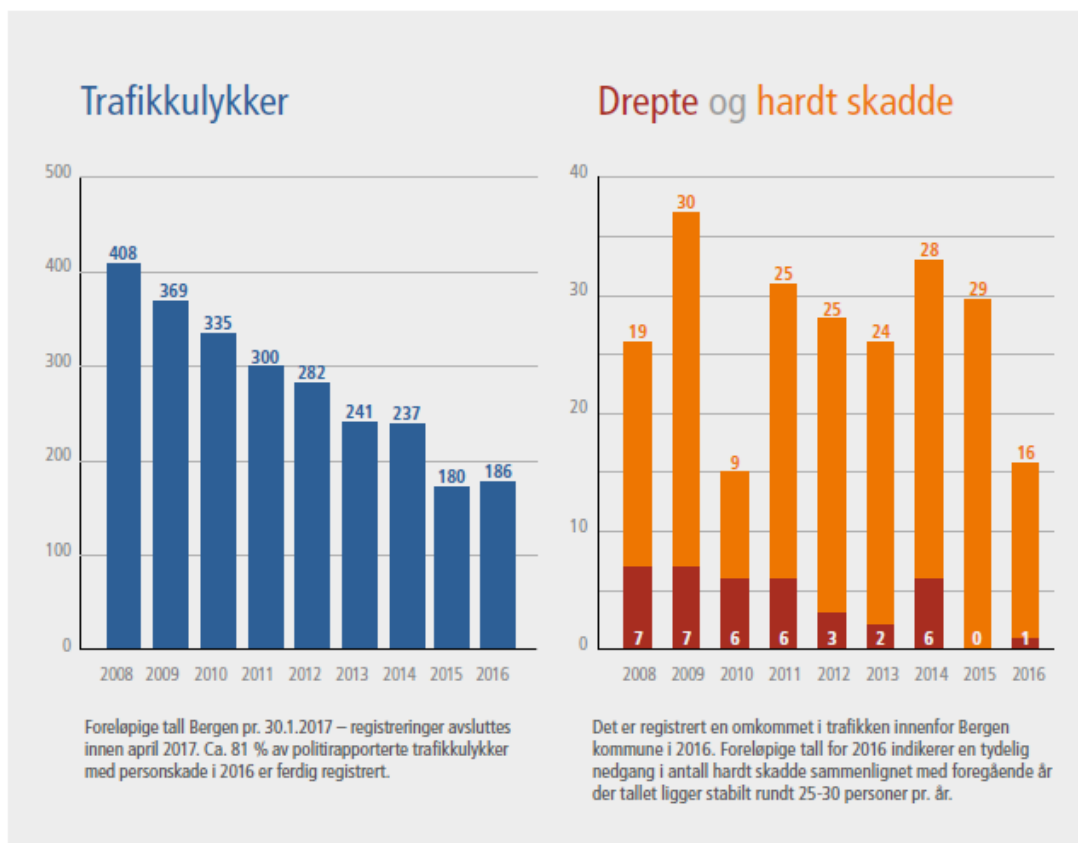
Gåbyen Bergen

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 gangtraséer 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. Gåandelen i Bergen er høy, på ca 25% i følge RVU 2013. Gåandelen betydelig høyere i enkelte bydeler. I Bergenhus er andelen som går 67% for bydelsinterne reiser.

2.4. Trafikksikkerhet

Det har vært en svært positiv utvikling de siste årene med en reduksjon i antall drepte i Bergenstrafikken. I 2015 var det ingen drepte mens i 2016 var det en drept. Det ble registrert en periode på 827 dager uten omkomne i trafikulykker i årene 2013-2016.



Figur 6: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Bergen i årene 2008-2016

2.5. Areal

Kommuneplanens arealdel er nylig lagt ut på høring, og Bergen bystyre har vedtatt¹ et strategisk temakart som viser en betydelig innstramming i arealpolitikken. Vedtatt arealstrategi med hovedvekt på foretting rundt knutepunkt og transformasjon av næringsområder skal videreføres og forsterkes.

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. Foretting i knutepunkt som bydelssentre og lokalsentre gjør at befolkningen ikke er avhengig av bil til daglige gjøremål. Utbygging av Bybanen forsterker arealutviklingen og det er stor byggeaktivitet i områder langs traseen.

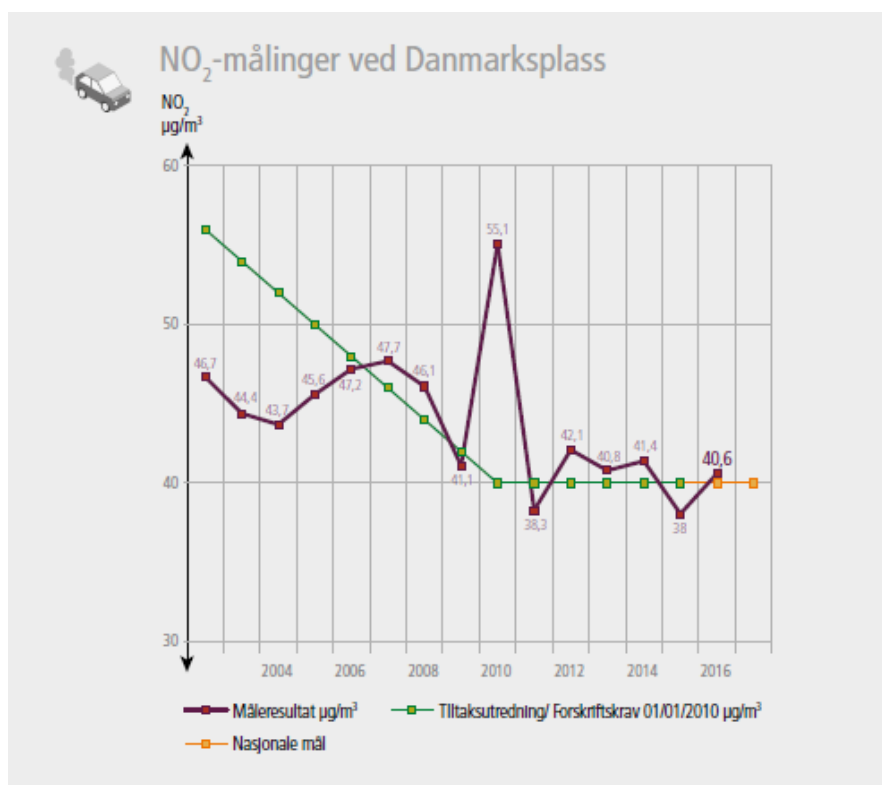
¹ Sak 271/16 2 vedtatt i Bergen bystyre 21. september 2016.

2.6. Miljø og klima

Bergen bystyre og Hordaland fylkesting har vedtatt en femdobling av gjeldende bompengetakster og gratis kollektivtransport på dager med fare for høy luftforurensning. Det er ventet at dette vil være et effektivt virkemiddel for å redusere utslipp fra fossildrevne kjøretøy og bidra til å unngå overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften disse dagene.

Fylkestinget har nylig vedtatt en temaplan for lav- og nullutslippsbusser i Hordaland. Denne setter et høyt ambisjonsnivå for reduksjon av både lokale utslipp og klimabelastning for kollektivtrafikken, med fokus på tiltak i Bergensområdet. Bussdriften i Bergensområdet vil bli fossilfri inne 2025, og med Euro VI standard vil lokale utslipp være minimert. Dette innebærer tiltak for elektrifisering av deler av bussparken i Bergen, bruk av lokalprodusert biogass og bærekraftsertifisert biodiesel.

I Bergen er luftkvaliteten de fleste av årets dager god eller tilfredsstillende, men Bergen er sårbar for dårlig luftkvalitet, og i både 2007, 2008, 2010, 2012, 2013 og 2016 ble grenseverdien for årsmiddel nitrogendioksid (NO₂) overskredet. Framskrivningen av andelen tunge kjøretøy i Euro VI-klassen viser at Euro VI-kravene i betydelig grad vil bidra til å redusere NO₂-utslippene, men at det også er mye å tjene på å redusere antallet diesel personbiler i byene. Det er grunn til å regne med at endringer i kjøretøyparken som følger av det nye bompengeopplegget med miljødifferensierte takster kan gi de endringer som må til for at årsmiddelkravet for NO₂ overholdes i Bergen.



Figur 7: NO₂-målinger på Danmarks plass i årene 2002-2016.

3. Forutsetninger for Handlingsprogram 2018–2021

3.1. Innledning

Handlingsprogrammet gir en samlet oversikt over kostnadsramme og prioritering av tiltak for perioden 2018-2021. Selv om handlingsprogrammet er et selvstendig dokument, forholder det seg til en rekke eksterne utredninger, strategier og planer som igjen legger føringer for dette handlingsprogrammet. De mest sentrale dokumentene som gir føringer for handlingsprogrammet er *Byvekstavtalen for Bergen* og *Ny bompengordning for Bergen*. Disse er nærmere beskrevet i hhv. avsnitt 3.2 og 3.3. I avsnitt 3.4 finnes en kort omtale av andre sentrale dokumenter.

3.2. Byvekstavtalen

3.2.1. Innledning

Den 1. september, 2017 ble byvekstavtale for Bergen signert av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner, fungerende fylkesordfører Pål Kårbø og byråd Anna Elisa Tryti. Bergen er det første byområdet som inngår byvekstavtale etter at regjeringen i 2016 besluttet å samordne bymiljø- og byutviklingsavtalene til en felles avtale.

Byvekstavtalen gjelder for perioden 2017-2023 og er forhandlet frem av staten (ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet), Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Avtalen er geografisk avgrenset til Bergen kommune, og gjelder transporttiltak, finansiering og arealplanlegging.

Byvekstavtalen som nå er inngått er basert på rammene og prioriteringene i NTP 2014-2023. Det legges opp til reforhandling av avtalen senest våren 2018. Reforhandlingen vil bli basert på nye økonomiske rammer og prioriteringer som Stortinget har gitt gjennom behandlingen av NTP 2018-2029.

3.2.2. Mål og tiltak

Hovedmålet for Byvekstavtalen er nullvekstmålet:

- **Veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.**

Det er en forutsetning at Miljøløftet gjennomføres i tråd med hovedmålene for norsk transportpolitikk:

- **«Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet».**

Videre skal tiltakene i Miljøløftet bidra til at målene i lokale og regionale planer nås, blant annet har Bergen kommune egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Prosjektene prioriteres gjennom porteføljestyring, se avsnitt 1.4 og 4.2.

Byvekstavtalen fastslår at prosjektene og tiltakene skal finansieres gjennom bompenger, fylkeskommunale midler, belønningsmidler samt midler til bymiljø- og byvekstavtaler over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljø- og byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014-2023 og omfatter ett slikt prosjekt; Bybanen til Fyllingsdalen. Ved framtidige reforhandlinger er det aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekt. For Bergen og Hordaland er Bybanens byggetrinn fem fra sentrum til Åsane (Vågsbotn) et særlig aktuelt prosjekt.

Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts- og tettstedsutvikling. Områder ved stasjoner og knutepunkter må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

Det er framdriftsmessig avhengighet mellom Bybanen til Fyllingsdalen og den planlagte effektiviseringen av godsterminalen på Nygårdstangen. For at Bybanen skal kunne bygges ut som planlagt, må terminalen på Mindemyren (og jernbanesporet fra Fløen til Minde) frigis. Partene forplikter seg til å realisere de aktuelle tiltakene så raskt og samordnet som mulig.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

3.2.3. Finansiering

Tiltak innenfor byvekstavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale midler og brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2014-2023 og de årlige budsjettene for staten og Hordaland fylkeskommune.

Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengeneinntekter fra den nye bypakken for Bergen. I tillegg finansierer Hordaland fylkeskommune andre investeringer og drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i byvekstavtalen.

Statlige midler

Den inngåtte byvekstavtalen bygger på rammene i Nasjonal transportplan 2014-2023, men Stortinget behandlet i juni 2017 forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029. Den nye nasjonale transportplanen vil bli hensyntatt ved reforhandlingen av byvekstavtalen i 2018.

Programområdetiltak på riksveg:

1 500 mill. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet vil bli vurdert på nytt ved reforhandlingen av byvekstavtalen. Prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom porteføljestyringen. Det skal etterstrebes størst mulig nytte av midlene og en fordeling mellom bydelene.

Statlig tilskudd til Bybaneutbyggingen:

Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Statens halvdel utgjør per dato for avtaleinngåelsen 3,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan. Staten gir bidrag til både reguleringsplanlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse er nå 200 mill. kr per år frem til og med 2018. Partene er enige i at det er behov for å øke midlene fra

belønningsordningen til Bergen, på grunn av store behov til drift av kollektivtransport. Bergen viser også til god måloppfyllelse. Partene er videre enige i at denne saken skal vurderes i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.

Bompenger og lån

Beregnete inntekter fra bompengesystemet i Bergen framgår av forslag til den nye bypakken for Bergen. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 1 mrd. 2016-kr per år. Gjelden skal til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneoptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Fylkeskommunale og kommunale midler

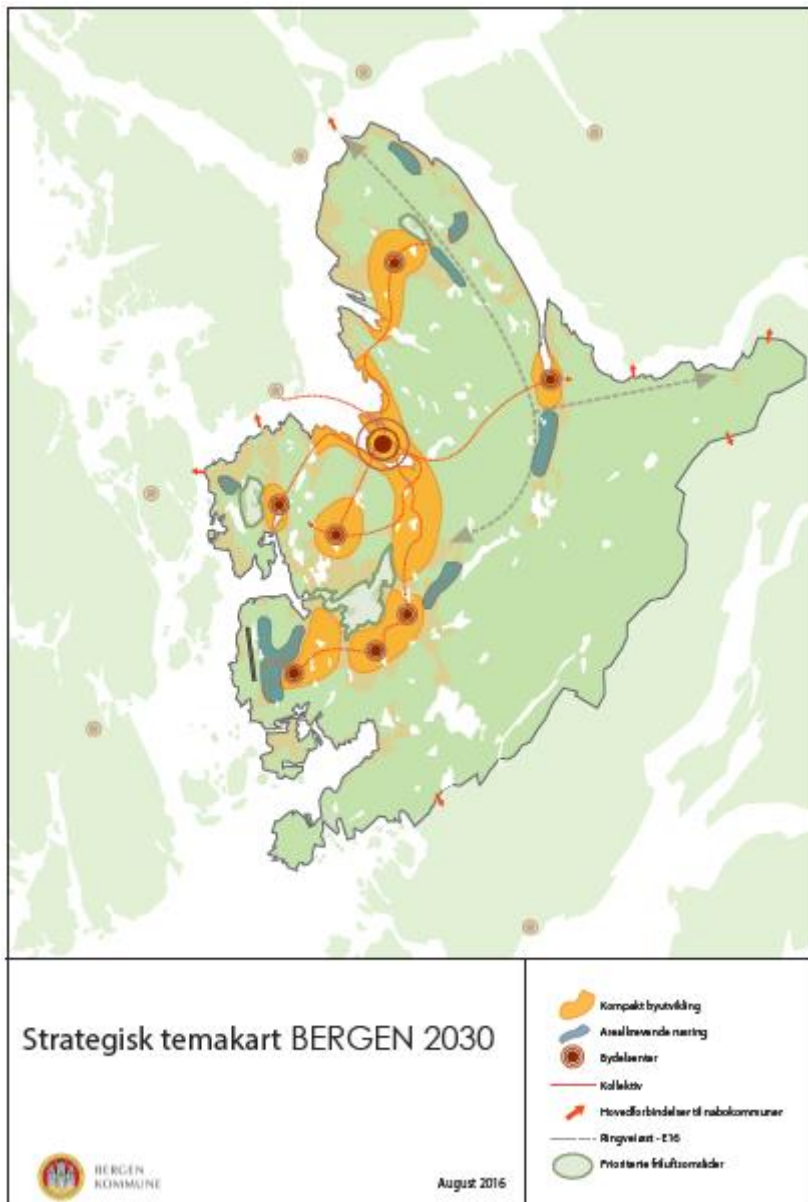
Byvekstavtalen fastsetter bidrag fra Hordaland fylkeskommune på 255 mill. 2017-kr per år. Midlene vil bli indeksregulert. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovedsak gå til programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringer i Bybanevogner, infrastruktur for lav- og nullutslippsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Ved reforhandling av avtalen, senest våren 2018, vil det fylkeskommunale bidraget vurderes med utgangspunkt i de økonomiske rammer som inngår i Regional transportplan Hordaland 2018-2029.

3.2.4. Arealpolitikk

Regional og kommunal planlegging skal bidra til at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Viktige planer i denne sammenheng er Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Kommuneplan for Bergen. Dette følges opp av mer detaljerte planer for senterområder og transportinfrastruktur.

I forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er det lagt opp til å redusere transportbehovet gjennom målrettet arealbruk. Veksten skal skje i en flerkjernet struktur, med konsentrert vekst i strategisk utvalgte vekstsoner. Målsettingen er at hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor disse regionale vekstsonene. Et mer balansert tilbud av bolig og arbeidsplasser vil gi mindre transportarbeid, og det vil være et vesentlig bidrag til å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken.

I tråd med prinsippsak om strategisk temakart legger partene således til grunn at fremtidig byvekst i all hovedsak skal skje innenfor syv soner i form av boliger, kontorarbeidsplasser og privat og offentlig service. Resterende byvekst skal så langt det er mulig søkes lagt innenfor områdene «bebyggelse/anlegg – blandet». Det skal etableres høyverdige kollektivtraseer gjennom og mellom disse områdene og til nabokommunene.



Figur 8: Strategisk temakart for Bergen, vedtatt av Bergen bystyre 21. september 2016.

3.3. Ny bompenggeordning

Bergen bystyre og Hordaland fylkeskommune har vedtatt² en ny bompenggeordning for Bergen. Den nye bompenggeordningen skal bidra til å oppnå et tilstrekkelig finansielt grunnlag for inngåelse av en byvekstavtale for Bergen.

Bompenginntektene i den ny bypakke er beregnet til å være omlag 1 milliard kroner brutto årlig. Den nye bypakken får 20 års varighet. Dette gir forutsigbarhet, er bærekraftig over tid, og gir rom for å inkludere prosjekter som er svært viktige for den framtidige utviklingen av Bergen, og for overholdelse av nullvekstmålet.

Eksisterende bomsystem vil bli utvidet med supplerende bomstasjoner slik at en større del av trafikken i Bergen fanges opp. Dette vil være en mer rettferdig løsning, og vil dessuten

² Sak 146-17, vedtatt i Bystyremøte 31. mai 2017. Sak 2017/3552, vedtatt i fylkestinget 13-14. juni 2017

være et tiltak for å dempe trafikkveksten i tråd med nullvekstmålet som er et krav for å få midler gjennom byvekstavtalen. De nye bomstasjonene vil komme i ytre bydeler, samt ett nytt bomsnitt i Bergen sentrum.

I det nye takstopplegget inngår miljødifferensierte takster. Dette vil være i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, og vil bidra til en raskere utskifting av de kjøretøyene som forurenser mest. Dette er viktig for å bedre byluften i Bergen. I takstopplegget er det forsøkt å tilpasse avgiftsnivåene slik at vi får en dreining mot mer bruk av nullutslippskjøretøy til erstatning for de mer forurensende kjøretøyene, samtidig som nullvekstmålet ivaretas.

Store infrastrukturprosjekter som vil kunne finansieres innenfor den foreslåtte modellen er (i ikke-prioritert rekkefølge):

- Bybanen til Fyllingsdalen
- Bybanen til Åsane
- Bymiljøtunnelen/Trafikkløsning sentrum
- Finansielt bidrag til Ringveg øst med tre parseller: Vågsbotn-Klauvaneset, Vågsbotn Arna og Arna-Rådal.
- Høykvalitets kollektivløsning mot vest

Den fremforhandlede Byvekstavtalen legger til grunn at prosjektene vil bli prioritert gjennom porteføljestyring (les mer om porteføljestyring i avsnitt 1.4 og 4.2). Prioriteringene konkretiseres gjennom fireårige handlingsprogram som legges fram for fylkesting og bystyre for politiske vedtak. Prioriteringene som foreslås i handlingsprogram for 2018-2021 legger til grunn at ny bompenggeordning vedtas i Stortinget rundt årsskiftet 2017/18.

3.4. Andre sentrale dokumenter

Nasjonal Transportplan 2018-2029 omtaler og prioriterer ulike samferdselsprosjekt innenfor planperioden, men peker også ut retningen for utviklingen av transportsystemet frem mot 2050.

Kommuneplanens arealdel 2016-2030 er lagt ut på høring, og planen vil trolig bli vedtatt våren 2018. Bystyret har allerede vedtatt prinsippsak om strategisk temakart 2030. Kartet viser utbyggingsområder i Bergen og skal gi føringer for utarbeidelse av kommuneplanens arealdel og være retningsgivende for saksbehandling av arealrelaterte saker. Sentralt i planarbeidet ligger en satsing på en kompakt byutvikling basert på at gange, sykkel og kollektiv skal være de prioriterte transportformene. Den kompakte byen, der innbyggerne har gangavstand til daglige gjøremål og kollektivknutepunkt, skal være fremtidens bystruktur for Bergen. Planarbeidet legger videre opp til at boligbyggingen skal skje innenfor rimelig gangavstand til kollektivknutepunkt og i vesentlig grad skal styres til senterområdene.

Regional Transportplan Hordaland 2018-2029 (vedtatt av Fylkestinget juni 2017) RTP er et politisk styringsdokument og verktøy som skal sikre en forutsigbar og helhetlig samferdselspolitikk i fylket. Planen er en langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Hordaland. Planen inneholder mål for alle relevante deler av transportsystemet, samt strategier og tiltak som viser hvordan målene skal følges opp. Planen legger grunnlaget for fylkeskommunen sine prioriteringer i investeringsprogram og budsjettvedtak.

Regional Areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 (vedtatt av Fylkestinget juni 2017) omfatter Bergen og nabokommunene og skal blant annet gi føringer for boligbygging og næringsareal, kollektivtransport og gode nærmiljøkvaliteter. Formålet med

planarbeidet er å utvikle et utbyggingsmønster som legger til rette for vekst i boliger og næringsareal innenfor bærekraftige rammer. Den regionale planen gir en tydelig retning for regional utvikling av Bergensområdet og peker ut vekstsoner der hoveddelen av vekst i boliger og arbeidsplasser bør skje.

Grønn strategi for Bergen kommune ble vedtatt av bystyret 21. september 2016. Strategien danner grunnlaget for et offensivt arbeid for å nå målet om en fossilfri by i 2030. Bergen kommune har ambisjoner om overoppfyllelse av nullvekstmålet, i Grønn strategi heter det at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Også klimastrategi for Hordaland, Skyss sin kollektivstrategi, Bergensprogrammet, temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbusser, ny bompengoordning og byvekstavtalen gir føringer for handlingsprogrammet.

3.5. Bindinger

En rekke byggeprosjekter som er igangsatt under Bergensprogrammet skal ferdigstilles i løpet av de to-tre nærmeste årene og det er en forutsetning at disse skal få sin finansiering gjennom Miljøløftet. Videre er det to NTP-prosjekter som også forutsettes ferdigstilt med midler gjennom Miljøløftet. Tabellen under viser en oversikt over disse prosjektene. Antatt finansieringsbehov framkommer av hovedoversikten. Totalt utgjør disse prosjektene en finansiell binding på 638 mill kroner.

Tabell 2: Prosjekter med bindinger til Miljøløftet

Prosjekt med binding til Miljøløftet
Hjellestadveien
Bybanen byggetrinn 3 til Flesland
Ringveg vest
Sandslikrysset
Kong Oscars gate
GS bro, Nygårdstangen
Bjørgeveien sykkel
Paradis, byggetrinn 1
Fotgjengersikring Kirkevoll skole
Kollektiv Haukås/Breistein
Åsane terminal
Hesthaugveien
Sykeltrase mot Nordnes
Framkommelighet linje 10
Salhusveien, sykkelveg med fortau
Allestadvegen-Skarphaugen sykkel
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes
Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate
Sykelstamvei Mindemyren

I tillegg har HFK forskuttert 120 millioner til Bybanens byggetrinn 4, og disse forutsettes refundert i perioden. Midlene har finansiert utfylling i Store Lungegårdsvann (40 mill) og grunnnerv (80 mill).

En fullstendig økonomisk oversikt finnes i vedlegg 1. For nærmere opplysninger om de enkelte prosjektene se beskrivelse i avsnitt 4.3.2 og 4.5.1.

Opparbeidet låneforpliktelse fra Bergensprogrammet videreføres til Miljøløftet. Lånet er per oktober 2017 på 5270 mill kroner, og det er ikke planlagt nye låneopptak for de resterende mnd. av 2017.

3.6. Belønningsordningen

I 2015 innvilget samferdselsdepartementet søknad fra Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om belønningsmidler for 2015- 2018. Byvekstavtalen fastslår at midler fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. For 2018 er den samlede tildelingen på 200 mill. kroner. Av disse fordeles 45 millioner på finansiering av kostnader i forbindelse med innkjøp av nye Bybanevogner og håndteres av Hordaland fylkeskommune. De resterende 155 millionene går til utvikling og styrking av kollektivtilbudet i Bergen og håndteres av Skyss.

Belønningsmidler er overførbare fra år til år. Belønningsmidler tildelt, men ikke benyttet i 2017 vil dermed være disponible for bruk også i 2018. Prognosen per oktober 2017 viser at det vil bli overført om lag 71 millioner kroner i belønningsmidler fra 2017 til 2018. Fordelingen av disse midlene framgår av tabellen under:

Tabell 3: Fordeling av belønningsmidler overført fra 2017.

Prosjekt	Sum (mill kroner)	Kommentar
Kollektivprioritering Haukås/Breistein*	5,6	Se avsnitt 4.5.1
Åsane terminal*	2,2	Se avsnitt 4.5.1
Hesthaugveien*	4,6	Se avsnitt 4.5.1
Trolleybuslinje til Laksevåg*	3,0	Se avsnitt 4.5.2
Sykkel mot envegskjørte gater	16	Se beskrivelse under
Innfartsparkering	2	Se beskrivelse under
Framkommelighet linje 10	12	Se beskrivelse under
Skilting og oppmerking	1,1	Se beskrivelse under
Bysykkelordning*	3	Se avsnitt 4.7.2
Aktiv signalprioritering	4	Se beskrivelse under
Gang- sykkelbro Nygårdstangen*	17,7	Se avsnitt 4.5.1
Sum	71,1	

*Prosjektet har også annen finansiering. Dette framgår av totaloversikten i vedlegg 1, nærmere beskrivelse i avsnittene det vises til i tabellen.

Skilting og oppmerking

Våren 2016 ble Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune tildelt øremerkede tiltaksmidler (3,5 mill.kr.) til skilting og oppmerking langs hovedsykkelruter på fylkesveg. Tiltaket ble lyst ut og startet opp høsten 2016. Tiltaket har en totalkostnad på 7 mill. kr. med krav om 50 % egenandel. Det gjenstår 1,1 mill av bevilgede midler fra 2017 som overføres til 2018.

Framkommelighet linje 10

Linje 10 går mellom Wergeland og Minde og er en av de tyngste busslinjene Bergen. Linjen kjører i et område med tett bebyggelse og mange kollektivreisende. Linjen tilfredsstillende ikke krav til frekvens, selv om kapasiteten og etterspørselen tilsier at det er nødvendig å øke

frekvensen. Parkerte biler langs traseen og smale gater skaper dårlig framkommelighet og vanskelige forhold for bussjåførene, og holdeplassene har ikke tilfredsstillende kvalitet.

Trafikketaten i Bergen kommune arbeider med en overordnet plan for oppgradering av holdeplasser og skilting. Det gjenstår 12 mill av bevilgede midler som overføres til 2018.

Innfartsparkering

Hordaland fylkeskommune har vedtatt en strategi for innfartsparkering fram mot 2030. Strategien har et delt fokus mellom Bergen og omlandskommunene. I Bergen blir arbeidet med innfartsparkering koordinert med videre utbygging av Bybanen og øvrig kollektivtrafikk. Bevilgingen i 2017 er til enklere tiltak. Det gjenstår 2 mill som overføres til 2018.

Aktiv signalprioritering

I 2017 blir det gjennomført et pilotprosjekt for aktiv signalprioritering (ASP) på Laksevåg. ASP kan prioritere bussene i signalanlegg. Ved å koble utstyret for sanntidsinformasjon som er montert om bord i bussene med signalanlegg kan man oppnå bedre framkommelighet, kortere kjøretid og økt forutsigbarhet.

I 2018 er det planer om å videreføre pilotprosjektet til et hovedprosjekt. I hovedprosjektet skal man rulle ut ASP til andre relevante områder i Bergen. Det overføres 4 mill fra 2017 i belønningsmidler til dette prosjektet.

Sykkel mot envegskjorte gater

Sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater er et tillatt virkemiddel for å bedre framkommelighet for syklister dersom det tilrettelegges særlig for dette, i form av fysiske tiltak, eks. skilting og etablering av egne sykkelfelt/areal. I 2015 pågikk det en mulighetsstudie for å kartlegge hvor det kan være mulig å innføre sykling mot kjøreretning i enveisregulerte gater i sentrale deler av Bergen kommune (Bergenhus, Årstad og Indre Laksevåg). Prosjektet er en følge av et politisk ønske om å innføre tiltak i enveisregulerte gater for å lette syklisters framkommelighet på veinettet, jf. bystyrevedtak 205-13. 113 gater er gjennomgått og gitt prioritet ut i fra ulike kriterier, blant annet: nærhet til andre sykkelruter, snarvei/omvei, krav ihht. sykkelhåndbok. Realisering av tiltak etter dette arbeidet startet opp i 2016, og vil bli videreført i 2018.

3.7. Økonomiske rammer

For handlingsprogramperioden 2018-2021 legges det til grunn følgende økonomiske rammer:

Tabell 4: Økonomiske rammer

Inntekter (mill 2017-kr)	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-21
Netto Bompenger	742	886	886	869	3383
Statens 50% andel av bt4 tom 2017 ¹	140				
Statlige programområdemidler ²	218	285	281	154	938
Fylkeskommunale midler	255	255	255	255	1020
Belønningsmidler	200				
Sum Miljøløftet	1426	1426	1422	1278	5652

¹ Etterbetaling av 50% av kostnader for Bybanen bt 4 påløpt til og med 2017.

² I hht. Byvekstavtalen bevilger staten totalt 1500 mill i hele perioden 2017-2023. I dette oppsettet er det lagt til grunn utbetaling i tråd med kostnadsanslag for forslagene til tiltak i dette handlingsprogrammet.

³ Det er lagt til grunn at 200 mill i belønningsmidler for 2018 i sin helhet går til kollektiv drift og finansiering av nye Bybanevogner. For årene 2019-2021 prioriteres midlene i senere handlingsprogram.

I tillegg til inntektene vist i Tabell 4 kommer statens 50% andel av kostnadene for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i Byvekstavtalen. Statens halvdel utgjør per dags dato 3,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.

Samlede inntekter er med de gitte forutsetningene 5652 mill nok i perioden. Legger vi til statens andel av Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen på 3100 mill blir totale inntekter til disposisjon i pakken om lag 8752 mill kroner. Av dette utgjør bompenger om lag 40%. Det er lagt til grunn statlige og fylkeskommunale bevilgninger slik de er fastsatt i byvekstavtalen. Eventuelt nye rammer som følge av den planlagte reforhandlingen av byvekstavtalen vil bli hensyntatt ved rullering av handlingsprogrammet. Mer om byvekstavtalen i avsnitt 3.2. Ny bompenggeordning er beskrevet nærmere i avsnitt 3.3.

Den nye bompenggeordningen innebærer både innføring av nye miljødifferensierte takster og nye bomsnitt. Det er lagt til grunn at miljødifferensierte takster innføres fra april 2018. Det er videre lagt til grunn at nye bomsnitt er satt i drift senest fra januar 2019.

Miljøløftet overtar låneforpliktelsen som er opparbeidet i Bergensprogrammet. Lånet er per oktober 2017 på 5270 mill kroner. I beregningene er Norges Banks rentebane lagt til grunn for rentekostnadene.

Det er en forutsetning for disse beregningene at Stortinget vedtar ny bompenggeordning for Bergen i årsskiftet 2017/18.

4. Prioriteringer i Handlingsprogram 2017–2021

4.1. Hovedprioriteringer og felles utfordringer

Forslag til prioriteringer er basert på prinsippet for porteføljestyring omtalt i avsnitt 1.4. Vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene gjennomgås i kapittel 4.2.

Reguleringsplan for Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen ble vedtatt i juni 2017. Det ligger derfor til rette for byggestart av Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen i 2018, og dette vil også sikre at prinsippet om kontinuerlig utbygging av et helhetlig Bybanenett er ivaretatt. For å sikre mest mulig kontinuerlig utbygging også for Bybanens byggetrinn 5 er det nødvendig å starte reguleringsplanarbeidet for dette byggetrinnet også i 2018.

Byggeprosjekter fra Bergensprogrammet som ikke er ferdigstilt vil bli fullført med finansiering gjennom Miljøløftet. Dette gir finansielle bindinger, spesielt i starten av perioden.

Bergen bystyre og Hordaland fylkesting har vedtatt ny bompenggeordning for Bergen. Den nye bompenggeordningen er en forutsetning for inngått byvekstavtale, og for oppstart av Bybanens byggetrinn 4. Det er med andre ord en forutsetning at midler til bygging av nye bomstasjoner blir prioritert i handlingsprogrammet.

Byvekstavtalen som er inngått mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Staten, skal reforhandles i 2018. Videre vil det foreligge en byutredning for Bergen før årsskiftet 2017/18. Dette medfører flere store endringer i forutsetningene for Miljøløftet det nærmeste året, og som også vil kunne påvirke de prioriteringene som gjøres gjennom porteføljestyringen. For å sikre et økonomisk handlingsrom til å gjøre nye prioriteringer når handlingsprogrammet rulleres, legges det opp til en begrenset oppstart av nye prosjekter i dette handlingsprogrammet slik at det sikres økonomisk handlingsrom. Dette er viktig også for å sikre tilstrekkelig likviditet i finansieringen til at Bybanen byggetrinn 4 kan realiseres med mest mulig rasjonell framdrift.

Basert på det ovenstående legges det til grunn følgende hovedgrep i handlingsprogram for 2018-2021:

- Fortsatt planlegging med tanke på oppstart av forberedende arbeider i Bybanens byggetrinn 4 primo 2018
- Oppstart av reguleringsplanarbeidet for Bybanens byggetrinn 5 til Åsane
- Fullføring av byggeprosjekter som er påbegynt i Bergensprogrammet.
- Bygging av nye bomstasjoner i hht. ny vedtatt bompenggeordning, utskifting av gammelt materiell i eksisterende bomstasjoner.
- Fortsette planlegging i påbegynte planprosjekter. Revisjon av planporteføljen i forbindelse med neste rullering av handlingsprogrammet.
- Videreføre «faste» poster som f.eks. sykkelbyavtalen, planmidler og trafikksikkerhet
- Begrenset oppstart i 2018 av nye byggeprosjekter for å sikre rom for å prioritere nye prosjekter ved neste rullering av handlingsprogrammet
- Gjennomføre utrednings og analysearbeid som grunnlag for neste rullering. Aktuelle strategier/planer er f.eks. ny sykkelstrategi og plan for framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

Tabell 5: Økonomisk hovedoversikt, viser midler disponert i dette handlingsprogrammet. For Bybanen byggetrinn 4 er det brukt et kostnadsestimat på 6200 mill. Statens 50% andel av Bybanen byggetrinn 4 er ikke vist hverken i kostnadene eller i inntektene. Mer detaljer i vedlegg 1, her vises også den statlige andelen av Bybanen bt. 4.

	Totalt	2018					2019					2020					2021					
		Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	
Kostnader																						
<u>Bindinger fra BP/NTP</u>	638	491	30	240	96	141	82		30	11	41	54		5	49							
<u>Progr. Riksveg</u>	748	79			79	0	254			254	218				218					194		194
<u>Progr. Fylke</u>	382	155	41			114	118				118	89			0	89			30			30
<u>Bomstasjoner</u>	100	100		100																		
Refusjon HFK	120	120		120																		
Bybanen 4, lokal andel	2611	278		278			685		685		882		882						766		766	
Bybanen 5, reg.pl.	10	10		10																		
Sum	4609	1233	71	748	175	255	1139	0	715	265	159	1363	0	887	267	89	990	0	766	194	30	
Inntekter																						
Netto bompenger	3383	742		742			886		886		886		886				869		869			
50% påløpt bt 4	140	140		140																		
<u>Progr. Stat</u>	901	175			175		265			265	267				267				194		194	
<u>Progr. HFK</u>	1020	255				255	255				255	255				255			255			255
Belønningsmidler	71	71	71																			
Sum	5552	1426	71	882	175	255	1426	0	886	265	255	1422	0	886	267	255	1278	0	869	194	255	

En mer detaljert økonomisk oversikt finnes i Vedlegg 1 Økonomisk oversikt.

4.2. Prioriteringer basert på prinsippet om porteføljestyring

Forslag til handlingsprogram er som tidligere omtalt basert på prinsippet om porteføljestyring. De ulike vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene gjennomgås i dette kapitlet. Vurderingene er basert på prognoser for bompengeneinntekter for den nye bompengepakken samt rammer og føringer gitt i «Byvekstavtalen mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017-2023». Andre relevante utredninger, analyser og strategier er også benyttet som grunnlag for porteføljestyringen.

4.2.1. Disponible midler

Disponible midler for Miljøløftet framgår av avsnitt 3.7. Det er gjort lokalpolitiske vedtak om et nytt bompengeprogger. Vedtak i Stortinget ventes rundt årsskiftet 2018/19, og inntektene fra det nye bompengeproggeret er lagt til grunn ved beregning av disponible midler. Det legges til grunn nye bomsatser fra april 2018, og inntekter fra nye bomsnitt fra januar 2019. Den nye bompengedordningen gir høyere inntekter enn eksisterende bompengedordning, og har vært en forutsetning for inngåelse av en byvekstavtale.

Beregning av disponible midler legger til grunn finansieringsordningene som er nedfelt i «Byvekstavtalen mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017-2023». Byvekstavtalen ble fremforhandlet våren 2017 og endelig signert av partene i Samferdselsdepartementet 1. september 2017. Avtalen sikrer statlig delfinansiering av Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, statlig bidrag til programområdetiltak på riksveg samt et fylkeskommunalt bidrag. Byvekstavtalen er nærmere omtalt i avsnitt 3.2. Byvekstavtalen skal reforhandles i 2018 og det vil følgelig kunne komme endringer i forutsetningene for disponible midler for årene 2019-2021 enn det som er lagt til grunn i dette handlingsprogrammet.

Styringsgruppen legger til grunn at byggeprosjekter som er igangsatt under Bergensprogrammet skal slutføres med finansiering fra Miljøløftet. Dette gir en finansiell binding et stykke ut i perioden.

4.2.2. Måloppnåelse

Hovedmålet for Miljøløftet er nullvekstmålet: Veksten i persontransport i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030. Videre skal arealpolitikken bygge opp om nullvekstmålet. Mer om målsetningene i kapittel 1.1.

KVU for transportsystemet i Bergensområdet anbefaler kontinuerlig planlegging og utbygging av Bybane til alle bydeler som ryggrad i et helhetlig og høystandard kollektivsystem. Dette er etterfulgt av tilsvarende politiske vedtak³. Erfaringene så langt viser at antall kollektivreiser i Bybanekorridoren har steget kraftig, samt at Bybanen tiltrekker utbyggere og gir en mer koordinert og samlet byutvikling langs korridoren. Konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkter er vesentlig for å utvikle et attraktivt kollektivtilbud. Det er styringsgruppens vurdering at en videre utbygging av Bybanen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet og at Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen må prioriteres og igangsettes i tråd med prinsippet om kontinuerlig og rasjonell utbygging.

³ Bystyremøte 28/6 2010, sak 182-10.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har, i samarbeid med private utbyggere, planer for byfortetting ved flere kollektivknutepunkt langs Bybanekorridoren. Dette er ett av hovedgrepene for å nå arealmålene i kommunens arealplan og i Byvekstavtalen.

Vurderingen er at det må prioriteres å sette av midler fra Miljøløftet slik at fortettingsplanene kan realiseres og bidra til at målet om en arealpolitikk som bygger opp om nullvekstmålet kan realiseres. Områdeplan for Paradis sentrum beskriver hvordan området rundt Bybanestoppet på Paradis kan fortettes. Det er igangsatt bygging av nye infrastrukturløsninger på Paradis i hht. denne planen, og utbyggingen vil bli fullført med midler fra Miljøløftet.

Videre vurderes det at det er behov for tiltak som kan gi en vesentlig økning i sykkelandelen i Bergen. Dette kan oppnås ved å øke midlene som settes av til sykkeltiltak, men det er også behov for å vurdere nøye hvilke tiltak som prioriteres slik at midlene styres dit de gir størst nytte og når flest mulig potensielt nye syklist. Dette kan bety krevende prioriteringsdiskusjoner. Byvekstavtalen fastslår at løsningene som velges må bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten. Dette innebærer at ved prioritering av løsninger vil hensynet til gående, syklende, kollektiv og næringstrafikk bli tillagt størst vekt, og sykkelstrekninger som har potensiale for å gi flest nye syklist blir prioritert.

Det er en forutsetning av byvekstavtalen gjennomføres i tråd med hovedmålene for norsk transportpolitikk: Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet. Nullvisjonen om null drepte og hardt skadde gjelder for Miljøløftet og det settes av midler årlig til TS-tiltak som prioriteres i hht. planer og innspill fra trafiksikkerhetsgruppen som er etablert gjennom Bergensprogrammet, og som videreføres i Miljøløftet.

4.2.3. Samfunnsøkonomi

I beregningene av samfunnsnytte fra KVVU «Kjuagutt og stril – mindre bil» er vurderingen at investeringer både i bane- og vegtiltak samlet sett vil være mest gunstig og at trafikkrestriksjoner må suppleres med investeringer i større tiltak. Bybane til alle bydeler gir betydelige gevinster for kollektivtrafikken. KVVU konkluderer med at kollektivsatsingen må komme så tidlig som mulig. KVVU konkluderer videre at samfunnsøkonomisk gevinst av sykkeltiltak (nytte/kost-forhold) er generelt høy, ikke minst når helseeffekten inkluderes. Sterkt økende transportvolum, kartlagt potensial for sykling, og klart behov for endret reisemiddelfordeling, underbygger at det vil være riktig å satse tungt på investering i et kraftig forbedret sykkeltilbud i Bergen og rundt regionsentra.

I reguleringsplanarbeidet for Bybanen bt. 4 til Fyllingsdalen er det gjort en beregning av samfunnsøkonomisk nytte. I utgangspunktet viser den at investeringen er større enn nytten av tiltaket. Rapporten konkluderer imidlertid med at modellen ikke er optimal når det gjelder å innarbeide de kvalitative faktorene ved en bybane, slik som attraktivitet for passasjerene, effekter for tilbyutvikling og mål om nullvekst i personbiltrafikk.

Når Bybanens samfunnsøkonomiske lønnsomhet skal vurderes må alle omtalte tema trekkes inn. Erfaringene fra tidligere byggetrinn samt vurderingen av måloppnåelse tyder på at planforslaget vil stimulere til en ønsket byutvikling langs traséen. Holdeplassene vil kunne bidra til stedsdannelse og fortetting. Som en følge av planforslaget vil Bergen kunne få gjennomgående sykkelvegnett, flere og bedre møtepunkter og forbedrete forhold for gående. Dette gir også positive utslag for ikke prissatte tema. Bybanen gir et arealeffektivt og attraktivt kollektivsystem, og gir svært god kapasitet på det tilgjengelige arealet i en korridor der areal er et knapphetsgode.

Det er gjort en enkel kartlegging av byutviklingseffekter av første byggetrinn. Der går det fram at hver krone investert i Bybanens første byggetrinn gir 15-20 kr bygging langs traseen.

TØI har gjennomført en beregning av samfunnsøkonomisk nytte av ti sykkelstamveier som er planlagt i Norge, deriblant sykkelstamveien som er planlagt mellom Bergen sentrum og Rådal. I rapporten konkluderer TØI med at sykkelstamveien mellom Bergen sentrum og Rådal er blant Norges mest samfunnsnyttige strekninger, med netto nytte per budsjettkrone på 3,07. Beregningen er basert på et nyutviklet forenklet verktøy for beregning av netto nytte av sykkelstamveger: EkspressEffekt. Det er helsegevinster som dominerer nyttesiden i beregningen, og beregningen er følgelig svært sensitiv for hvilken verdi for helsegevinst som legges inn i modellen. Dersom en mer nøktern helsegevinst legges til grunn oppnås en svakt negativ verdi på -0,16 netto nytte per budsjettkrone. Sykkelandelen i Bergen er svært lav og vurderingen er at et kraftig løft er nødvendig for å oppnå en vesentlig økning i andelen syklende i Bergen. Det prioriteres derfor å sette av midler til sykkelstamveien som er planlagt som del av Bybanen til Fyllingsdalen, samt parsellen Rådal-Nesttun (se også vurdering av planstatus i avsnitt 4.2.4).

Det er videre gjort en vurdering av nytten av en sykkel tunnel gjennom Løvestakken. Løsningen er basert på at rømningstunnelen for Bybanen opprustes til også å kunne være en sikker tunnel for gående og syklende mellom Fyllingsdalen og Minde. Analysen som er utført viser at tiltaket mest sannsynlig er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og vurderingen er at tiltaket bør prioriteres.

4.2.4. Planstatus

Ved prioritering av midler i handlingsprogrammet til prosjekter og rammer til ulike tiltak, har det vært lagt vekt på at nødvendige planer er forventet å foreligge i tide til å kunne gjennomføre tiltak som prioriteres de enkelte årene. Tabellen under viser planstatus for tiltak som inngår i porteføljevurderingen i dette handlingsprogrammet.

Tabell 6: Planstatus for prosjektene som inngår i porteføljevurderingene i dette handlingsprogrammet.

Prosjekt	Planstatus
Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen	Reguleringsplan er vedtatt og KS2 ventes ferdigstilt ultimo oktober 2017.
Fv 582 Carl Konows gate, sykkel felt og fortau	Reguleringsplan er vedtatt og prosjektering startet.
E39 Sykkelstamvei delstrekning 2, Lagunen-Skjoldskiftet	Reguleringsplan er sendt til Bergen kommune for 2. gangs behandling.
E39 Sykkelstamveg delstrekning 5, Kristianborg-Sentrum	Dette prosjektet er regulert i samme plan som Bybanen bt.4 til Fyllingsdalen. Reguleringsplan er vedtatt. Merknad: Deler av denne strekningen (Kanalvegen nord-Minde Allé) kjøres som egen plan, godkjent plan forventet i 2018.
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 6, parsell Sandvikstorget-Glassknag	Tiltaket krever ikke reguleringsplan. Forprosjekt foreligger. Innledende prosjektering igangsatt.
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 6, parsell Bradbenken-Sandvikstorget	Tiltaket krever ikke reguleringsplan. Forprosjekt foreligger.

Forlengelse av Trolleylinje til Laksevåg	Forlengelse av Trolleylinja vedtatt i fylkestinget okt. 2017, teknisk forprosjekt ferdig. Forlengelse av Trolleylinja er lagt til grunn i Skyss` temaplan for innfasing av null- og lavutslipsbusser. Tiltaket krever ikke reguleringsplan.
Haukeland sør, kollektivfelt	Tiltaket krever ikke reguleringsplan. Forprosjekt ferdig.
Olav Kyrres gate, oppgradering av sentrumsterminal	Tiltaket krever ikke reguleringsplan. Forprosjekt er til behandling i Bergen kommune.

4.2.5. Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ved prioritering av midler i handlingsprogrammet, skal det også tas hensyn til kapasitet på planlegging og gjennomføring av tiltak. Reguleringsplanlegging og utbygging av Bybanen blir gjennomført av egne prosjektorganisasjoner som er dedikert dette prosjektet. Bybanen utbygging er i ferd med å bygge opp den kapasitet og kompetanse som kreves for rasjonell gjennomføring av byggetrinn 4 til Fyllingsdalen.

Innenfor programområdene har det tidligere vært utfordringer knyttet til framdrift på planlegging av tiltak og vedtak på reguleringsplaner, og det har derfor vært brukt midler gjennom Bergensprogrammet til planressurser for å øke kapasiteten. Det foreslås en videreføring av midler til disse stillingene gjennom Miljøløftet. Midlene hentes fra posten planmidler.

4.3. Forslag til prioriteringer – utbyggingsprosjekter

4.3.1. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Forslag til reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen ble lagt ut til høring av byrådet 5. januar 2017, og vedtatt i bystyret 21. juni 2017.

Den vedtatte bybanetraseen mellom Kaigaten og Spelhaugen er 10,8 kilometer lang og har ni nye holdeplasser, inkludert midlertidig holdeplass i Kaigaten. Forventet kjøretid er 20 minutter. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Traseen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målepunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traseen.



Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen, har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen binder sammen Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren med planer om storstilt byutvikling i årene fremover.

Forventet investeringskostnad var ved inngåelse av Byvekstavtalen 6200 mill kr (2016-kroner). Det gjennomføres pt. KS2 for Bybanen byggetrinn 4. I denne forbindelse blir det også gjort nye kostnadsanslag, men endelige KS2-rapporter foreligger pt. ikke. I kostnadsanslaget ligger alle elementer som er med i reguleringsplanforslaget. Dette omfatter det som er nødvendig for å bygge og drifte Bybanens infrastruktur, erstatning av parkareal ved utfylling i Store Lungegårdsvannet, gang- og sykkelanlegg langs hele linjen, hele tverrsnittet i Kanalveien inklusiv vannkanal og vannbasseng, omlegging av infrastruktur under bakken og det som er vist av tilstøtende byrom i det tekniske forprosjektet.

Byvekstavtalen fastslår at staten skal dekke 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Avtalen beskriver prinsipper for fastsettelse av kostnader for det statlige bidraget. En endelig vurdering av kostnadsfordelingen fastsettes i en egen finansieringsplan for Bybanens byggetrinn 4. Statens endelige bidrag til Bybanen blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.

Styringsgruppen legger til grunn at det planlegges videre med sikte på oppstart av forberedende arbeider for Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen primo 2018, og oppstart av hovedprosjektet ultimo 2018 som planlagt. Styringsgruppen vil ta endelig stilling til oppstart av byggeprosjektet når det foreligger et omforent kostnadsestimat og finansieringsplan.

4.3.2. Fullføring av utbyggingsprosjekter fra Bergensprogrammet

Følgende utbyggingsprosjekter er igangsatt gjennom Bergensprogrammet og vil bli fullført med finansiering fra Miljøløftet:

Hjellestadveien

Det skal etableres gang- og sykkelveg og vegen skal rustes opp på strekningen fra Blomsterdalen til Ådland bro. Dette er en parsell av strekningen fra Blomsterdalen til Hjellestad. Tiltaket er forankret i Prp.143 S. Reguleringsplan ble vedtatt i Bergen kommune våren 2014. Prosjektering og grunnnerverv pågikk i 2015 og 2016 og anleggsarbeid startet i 2017. For å få en enhetlig standard på strekningen, skal det bygges sykkelveg med fortau slik kravene til tilstøtende private aktører. Det settes av 105 mill kroner til dette tiltaket i perioden.

Sandslikrysset

I behandlingen av bompengesøknaden i bystyret den 20. februar 2012 ble det lagt til grunn at tiltak i Sandslikrysset blir innarbeidet i prosjektporteføljen for Bergensprogrammet. Dette er videre forankret i St.prp.143 S (2012-2013) «Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.». Utbygging av Sandslikrysset skal finansieres ved et

spleiselag mellom ulike aktører. Foruten statlig og privat finansiering er det føringer om at Miljøløftet bidrar med midler.

Tiltaket skal finansieres slik (2014-kroner):

- | | |
|---|----------|
| • Private næringsaktører sitt bidrag til prosjektet | 113 mill |
| • Statlig bidrag i perioden 2014-2017 | 67 mill |
| • Forskuttering fra Bergensprogrammet i perioden 2014-2017 (med refusjon fra staten etter 2017) | 20 mill |
| • Bompenger (mindreforbruk Ringveg vest) | 38 mill |
| • Bidrag fra Miljøløftet over programområdene | 2 mill |

Total sum 240 mill. Tiltaket vil ha en beregnet byggetid på to år og det er planlagt å lyse ut tiltaket i løpet av høsten 2017.

Ringveg vest

Ringveg vest er en ny ringveg mellom Dolvik og Liavatnet. Prosjektet består av ny fire felts veg hovedsakelig i tunnel mellom Dolvik og Liavatnet. Prosjektets første byggetrinn fra Dolvik til Sandeide åpnet for trafikk i september 2010. Andre byggetrinn åpnet for trafikk november 2015. Prosjektet har levert en prognose på gjenstående kostnader etter trafikkåpning for prosjektet på 132 mill. Av dette viser prognosen per oktober 2017 at 32 mill blir overført som binding til Miljøløftet.

Bybanen 3 til Flesland

Byggetrinn 3 av Bybanen åpnet for trafikk mellom Lagunen og Birkelandsskiftet 15. august 2016. Siste del av byggetrinn 3 fra Birkelandsskiftet til Bergen flyplass, Flesland åpnet for trafikk 22. april 2017. Per april 2017 er gjenstående kostnader for prosjektet om lag 100 millioner kroner, men summen er noe usikker på grunn av pågående tvister om sluttoppgjør.

Se for øvrig fullstendig økonomisk oversikt i Vedlegg 1.

4.4. Forslag til prioriteringer – Programområdetiltak på riksveg

4.4.1. Innledning

Programområdetiltak på riksveg finansieres av midlene i byvekstavtalen. Der er det bevilget 1 500 mill. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet vil bli vurdert på nytt ved reforhandlingen av byvekstavtalen. Prioriteringen av programområdetiltakene skal skje gjennom porteføljestyringen. Midler til reguleringsplanlegging av de statlige tiltakene hentes fra de ordinære planmidlene i etaten (altså utenom byvekstavtalen).

4.4.2. Fv 582 Carl Konows gate, sykkelfelt og fortau

Bergen bystyre vedtok reguleringsplanen 21. juni 2017. Formålet med planen er tilrettelegging for etablering av sykkelfelt og fortau langs Fv 582. Tilbudet kobler sammen

hovedsykkelruten i Fv 582 fra Laksevåg på strekningen Gyldenpris – Damsgård Hovedgård. Etersom sykkeltilbudet her har riksvegfunksjon, blir prosjektet finansiert med statlige midler. Det settes av totalt 162 mill kroner til dette prosjektet. Kostnadspådraget er anslått til 80 mill i 2018, 31 mill i 2019 og 51 mill i 2020. Dette prosjektet har fått oppstartløyving i 2017 og er dermed å anse som et bundet riksvegprosjekt.

4.4.3. Sykkelstamveg

Satsning på sykkelstamveger ble første gang lansert i grunnlagsarbeidet for NTP 2018-2029. Transportetatene slo da fast at økt sykling forutsetter attraktive sykkelanlegg av høy kvalitet som sikrer sammenhengende reisekjeder. Erfaringer fra typiske sykkelbyer i andre land viser at det er nødvendig med sammenhengende sykkelvegnett langs hovedinnfartsårene, men også et mer finmasket nett i sentrums- og boligområdene.

En sykkelstamvei er en høystandard, separat og sammenhengende sykkelveg som er tilrettelagt for rask, direkte og trafiksikker sykling (30–40 km/t). Sykkelstamveger inn mot og gjennom byområder vil være effektive tiltak for å få flere til å velge sykkel framfor bil på lengre avstander. Sykkelstamveier vil i tillegg øke nytten av et mer finmasket sykkelvegnett langs fylkes- og kommunal veg, og kan også gjøre elsykler mer attraktivt.

Transportetatene la i grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029 fram planer for utvikling av sykkelstamveger i de ni største byområdene, med strekningen E39 Rådal–Bergen sentrum som første strekning i Bergen. Målet er å bygge ut sykkelstamveier langs alle hovedinnfartsårer til Bergen. Plan for sykkelstamvei langs nordre innfartsåre skal sees i sammenheng med plan for Bybanen mellom Bergen sentrum og Åsane.

I regjeringens framlegg til NTP 2018-2029 er det sagt at det vil være opp til partene i byveksttalen å vurdere konkrete sykkeltiltak i hvert enkelt byområde, og at en eventuell utbygging av sykkelstamvei må være del av en helhetlig plan for hovedsykkelvegnettet i byområdet. Det må også vurderes hva som er en hensiktsmessig og kostnadseffektiv infrastrukturstandard i hvert enkelt prosjekt.

I handlingsprogram 2018-2021 er det tre parseller av sykkelstamveien i Bergen som er aktuelle å prioritere:

- E39 Sykkelstamveg delstrekning 5 Kristianborg-Sentrum
- E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen-Skjoldskiftet
- E39 Sykkelstamveg delstrekning 6 Sandvikstorget-Glassknag

E39 Sykkelstamveg delstrekning 5 Krisianborg–Sentrum

Parsellen går fra Kristianborg til Bergen sentrum og reguleres og bygges som del av Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen. Traseen går delvis på det eksisterende godssporet til Kronstad gjennom Kronstadtunnelen. Det settes foreløpig av 511 mill til tiltaket, men kostnaden vil bli justert etter KS2 av Bybanen bt. 4. Tiltaket finansieres med statlige midler til programområder og vil bli inkludert i finansieringsplanen for Bybanen bt. 4.

Merknad: Deler av delstrekning 5 Kristianborg-Sentrum (fra Kanalvegen nord til Minde Allé) kjøres som egen reguleringsplan og er dermed ikke inkludert i Bybaneprojektet, godkjent plan for denne parsellen er forventet i 2018.

E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen–Skjoldskiftet

Dette prosjektet er en del av den planlagte sykkelstamvegen mellom Rådal og Bergen sentrum. Parsellen går fra Lagunen til Nesttun og vil binde disse to bydelssentrene sammen med en høykvalitets sykkelveg, som også vil gi et lagt bedre tilbud til gående på strekningen. Det settes av 176,5 mill til tiltaket.

E39 Sykkelstamveg, delstrekning 6, parsell Sandvikstorget–Glassknag

Bygging av separat sykkelveg fra Sandvikstorget til Glass Knag gjennom sentrum. Prosjektet medfører også bedre forhold for kollektivtrafikken. Forprosjekt har vært på høring og er sendt byrådsavdelingen til godkjenning. Innledende prosjekteringsarbeid startet opp vinteren 2016/2017. Bygging på gateareal, prosjektet trenger ikke reguleringsplan. Forprosjekt er til behandling i Bergen kommune. Dekker sentrumsdelen av sykkelstamveien, men har ikke sykkelstamvegstandard. Vegen går på fylkesveggrunn, men er erstatning for manglende gs-veg langs E39 (Fløyfjellstunnelen) og er derfor å anse som et riksvegtiltak. Det settes av 60 mill til tiltaket.

4.5. Forslag til prioriteringer – Øvrige programområdetiltak

4.5.1. Fullføring av prosjekter i programområdene fra Bergensprogrammet

Følgende påbegynte byggeprosjekter fra Bergensprogrammet fullføres med finansiering fra Miljøløftet:

Kong Oscars gate

Opprustingen av Kong Oscarsgate startet opp høsten 2016. Prosjektet omfatter i utgangspunktet gateløpet fra Vetrilidsalmenningen til Nygaten, innenfor en økonomisk ramme på 80 mill. kroner.



Figur 9: Illustrasjon av Kong Oscars gate

Et viktig formål med tiltaket er å legge bedre til rette for mange trafikanter, i tillegg til generell estetisk og funksjonell opprusting. I nordre del, fra Vetrildsalmeningen til Bergen domkirke skal trafikkmengden dempes ved hjelp av en «shared space» -løsning. Det innebærer at de vante skillene mellom mange trafikanter og biltrafikk løses opp. I tillegg er det planlagt å gjennomføre trafikkregulerende tiltak for å redusere gjennomgangstrafikken. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 22,5 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

Salhusveien, sykkelveg med fortau

Tiltaket innebærer bedre tilbud til gående og syklende inn mot bydelscenteret i Åsane som skal utvikles urbant og tett. Den konkrete strekningen er fra Åsamyrane til Ulsetstemma, og sykkelvegen med fortau er 4,5 m bred. Dette skillet mellom gående og syklende gir bedre fremkommelighet for sykklistene og økt sikkerhet for alle trafikantgrupper. Det er betydelige bidrag fra private utbyggere i prosjektet. Tiltaket blir ferdigstilt i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 13,5 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

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 våren 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 33 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

E39 Åsane terminal, kapasitetsutvidelse

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

Terminalen skal utvides med en ny perrong (nye busskur, universell utforming, kantstein, betongdekke i vegbane). Eksisterende asfalt på deler av området skal reasfalteres. Det vil bli etablert betongdekke på to av de eksisterende holdeplassene. Tiltaket ventes ferdigstilt i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 19,4 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

FV 240 Hesthaugveien, kollektivfelt

Det blir etablert nytt kollektivfelt i Hesthaugveien retning øst, på strekningen fra rundkjøring i vest mot rundkjøring ved Åsane terminal. Det skal og etableres eget kollektivfelt på rampen fra E 39 fram til rundkjøring ved brua på Hesthaugveien. Det er ønskelig å prioritere tiltak for å gi bussen bedre fremkommelighet/kollektivfelt inn mot sentrale byttepunkt for buss, da slike tiltak fanger opp en høy andel av busstrafikken og samtidig bidrar til mer forutsigbarhet i bytte mellom ulike kollektivlinjer. Tiltakene ventes ferdigstilt i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 12,3 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

E39 Haukås/Breistein, kollektivfelt

Det blir etablert nytt kollektivfelt på den kommunale Haukåsveien inn mot krysset på Steinestøvegen og tilrettelegging for at bussene kan kjøre rett fram i høyrefeltet på E 39 inn på eksisterende busslomme i nordgående retning. Langs E39 i nordgående retning vil det samtidig etableres et kollektivfelt frem til første busslomme. I rushperiodene er det til dels store forsinkelser for å komme inn på Steinestøvegen fra Nordre Brurås. I tillegg til inn- og utkjøring til bussanlegget på Haukås passerer ca. 280 busser i døgnet dette krysset på veg mellom Bergen/Åsane og Nordhordland/Åsane nord. Forsinkelser på denne strekninga gir utfordringer med planlagte bussbytter for eksempel i Knarvik. Tiltaket ventes ferdigstilt i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 7,5 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

FV 557 Bjørgeveien Straume–Sandeidet, sykkelveg

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 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. Prosjektet ventes ferdigstilt i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 45 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

Sykkelveg Allestadveien–Skarphaugen

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen er det etablert nytt kollektivfelt. Det var i planen forutsatt ny gange/sykkelveg parallelt med kollektivfeltet, men sykkelfelt fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen samt utbedring av rundkjøring ble satt på vent i påvente av endelig trase for Bybane i Fyllingsdalen. Nå er reguleringsplan for Bybanen vedtatt, og arbeidet med gange/sykkelveg kan fullføres. Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området. Prosjektet ferdigstilles i løpet av 2019. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 19 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

Infrastruktur Paradis, byggetrinn 1 (knutepunktsutvikling)

I tråd med Kommuneplanens arealdel, satser kommunen målrettet på knutepunktsutvikling, med særlig vekt på bybanestoppene. Områdeplaner følges konkret opp med

utbyggingsavtaler med privat delfinansiering for å sikre offentlig infrastruktur. Midler fra Miljøløftet kan utløse private bidrag, og dermed øke satsingen på offentlig infrastruktur. Blant annet Wergeland, Paradis og Mindemyren er aktuelle for slike bidrag. I 2015 startet prosjektering og grunnverv for gang og sykkelveg m/bro over Nesttunveien og Bybanen, og av fremtidig infrastruktur og vegnett på Paradis. Byggekostnadene finansieres med 50% private bidrag og 50% offentlige midler. Byggetrinn 1 har en totaltkostnad på 40 mill, herav 20 mill fra Miljøløftet, og ventes ferdigstilt i 2019.

Sykeltrase mot Nordnes

Det skal etableres et sammenhengende sykkelfelt i Strandgaten fra C. Sundts gate/ Holbergsalmenningen til Tidemannsgate (før Akvariet) på Nordnes. Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen. Tiltaket gjennomføres av graveklubben, startet opp høsten 2016, og skal fullføres i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 8,75 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes

Rutestrukturen til Skyss, har medført behov for snumuligheter for bussen på Øvre Kråkenes. Reguleringsplanen ble vedtatt i juni 2014. I 2015 og 2016 er tiltaket prosjektert og grunnverv er gjennomført. Tiltaket vil være bygging av rundkjøring for at bussen kan snu ved endeholdeplass. Skyss etablerer også sjåførfasiliteter som toalett, etc. ved tiltaket. Tiltaket fullføres i 2018. Prognosen per oktober 2017 tilsier at 15 mill av kostnaden blir overført som binding til Miljøløftet.

Fotgjengersikring Kirkevoll skole

Et nytt krysningspunkt for fotgjengere ved Kirkevoll skole ble åpnet sommeren 2017. Tiltaket inkluderer etablering av undergang vest for kryss med Krokeidevegen, kombinert med ombygging av krysset til rundkjøring med eget bussfelt fra Fanavegen til Krokeidevegen. Tiltaket har som mål å gjøre tryggheten og sikkerhet for skolebarn og andre myke trafikanter bedre. Bakgrunnen for valg av planfri kryssing er ulykkessituasjon, stort antall skolebarn som må krysse Fanavegen og stor trafikkmengde (11500 ÅDT).

E39-prosjektet har stått for gjennomføring og har forskuttert finansieringen av dette. Forskutteringen skal refunderes fra Bergensprogrammet/Miljøløftet før E39 Svevatjønn-Rådal er regnskapsmessig avsluttet og innen 31.12.2021. Prognosen tilsier at det vil gjenstå en forpliktelse på 10 mill etter 2017 som må refunderes fra Miljøløftet. Det er satt av 10 mill i 2019-budsjettet til dette.

4.5.2. Forlengelse av Trolleylinje til Laksevåg

Bakgrunn

En forlengelse av Trolleylinja gjennom sentrum skaper ei pendellinje mellom Landås og Laksevåg. Denne linja når mange arbeidsplasser, boliger og passasjerer. Prosjektet frigjør holdeplasskapasitet i sentrum og inkluderer opprusting av holdeplasser, ny vegbelysning og etableringen av et miljøvennlig busstilbud av høy kvalitet til området. Dette svarer godt til planer for byutvikling i området. De to bydelene skaper ei balansert pendellinje, som betyr at

en kan kjøre med en frekvens som passer godt på begge sider av pendelen og prosjektet gir bedre utnyttelse av Trolleyinfrastrukturen.

Politiske vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune går i retning av videre satsing på trolleybuss i Bergen og et ønske om nullutslippsbusser i flere deler av byen. Trolleyteknologien er et godt alternativ i en tid hvor en ønsker å fase inn miljøvennlige busser raskt uten å eksperimentere med forutsigbarheten, framkommeligheten og regulariteten på busstilbudet til de reisende.

Om prosjektet

Fylkesutvalget i Hordaland fylkeskommune (HFK) fatta 16. november 2016 vedtak om forlenging av trolleylinja til Laksevåg. Vedtaket har i 2017 blitt fulgt opp med et teknisk forprosjekt, som anbefaler at en satser på et In-Motion Charging-konsept (*lading underveis*) ved forlengelsen til Laksevåg. Konseptet gjør at en kan unngå å etablere trolleyinfrastruktur langs hele traseen dersom det er teknisk krevende, kostbart eller ikke ønskelig i et gitt område, uten at en mister trolleybussens egenskaper knyttet til miljø og driftsstabilitet. Forlenginga av trolleylinja er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbusser, som er vedtatt i utvalg for miljø og samferdsel og fylkesutvalget i HFK, og skal behandles i fylkestinget i oktober.

HFK/Skyss er i gang med forberedelser av nye tilbud for bussdrifta i Bergensområdet. Det er ønskelig at ny infrastruktur for trolleybuss skal være klar til oppstart av nye tilbud i 2020. For å nå denne fristen er det lagt opp til en framdrift og finansiering hvor 10 millioner kroner er satt av til prosjektering, anskaffelser og start av bygging av infrastruktur i 2018. I 2019 og 2020 er det behov for ferdigstilling av elektriske installasjoner og idriftsettelse. Prosjektet har en total kostnadsramme på i overkant av 70 millioner kroner og det forutsettes 40 % statlig tilskudd fra Enova. Det settes av 41,7 mill, herav 3 mill kroner i belønningmidler, til prosjektet. Det er lagt opp til at finansiering av nye busser skjer over busskontrakten. Andre fysiske tiltak langs linja som oppgradering av holdeplasser og framkommelighetstiltak skjer over programområde kollektiv.

4.5.3. Haukeland sør, kollektivfelt

Dagens kollektivfelt i Haukelandsveien retning nord avsluttes ca. 150 meter før kryss med Ibsens gate, noe som gir bussene redusert framkommelighet og forutsigbarhet. Traseen trafikkeres i dag av 2 stamlinjer i tillegg til andre høyfrekvente linjer, og vil forbli en sentral kollektivtrase også etter etablering av Bybanen, bl.a. for en forlenget trolleybuslinje til Laksevåg. Det er derfor utarbeidet løsning for forlenging av kollektivfelt gjennom krysset og inn på holdeplass Haukeland sør. Det settes av 10 mill til tiltaket.

4.5.4. Olav Kyrres gate, oppgradering av sentrumsterminal

Fv 585 Olav Kyrres gate ligger sentralt i Bergen sentrum, og er en viktig del av Sentrumsterminalen i kollektivsystemet i Bergen. Det er en av de tyngste kollektivtraseene i

Bergen og det er mange gående og kollektivreisende i gata. Olav Kyrres gate vil være sentral som bussgate også etter at Bybanen er bygd til Fyllingsdalen og Åsane.

For å gi fullt utbytte av det universelt utforma bussmateriellet, må holdeplassene oppgraderes. Likevel er det viktigste at universell utforming gir tilgang til sentrum for alle. Hovedgrepet i tiltaket er å omprioritere areal fra kjørefelt til fortau og passasjerareal. Det vil gi bedre plass til passasjerene og gående, bedre trafiksikkerhet og ruteinformasjon, og gjøre gata mer attraktiv for omstigning mellom buss og bane.

Konsekvensen av omprioriteringa av kjøreareal er at flere busslinjer må flyttes fra Olav Kyrres gate. En forutsetning for prosjektet er at den reduserte kapasiteten for buss i Olav Kyrres gate blir kompensert med nye og sentrale holdeplasser. Traseen til de nye holdeplassene må samtidig være effektiv og trygg.

Tre gater er vurdert som egna for å etablere nye holdeplasser: Lars Hilles gate, Nordahl Bruns gate og Foreningsgaten, hvor den siste ikke er anbefalt i forprosjektet.

I tillegg til hovedgrepet med å redusere et løp for buss og omprioritere til gående og ventende kollektivreisende, blir det foreslått å rette opp gateløpet og arbeide videre med dekke og materialvalg.

Når Bybanen til Fyllingsdalen er i drift, vil kapasiteten i Christies gate for busser som svinger inn i Kaigaten kunne bli redusert. Det gjør at det vil være gunstig om en kan redusere antallet busser der på forhånd. Ved at busser fra Askøy, Sotra og Øygarden svinger til høyre inn i Nygårdsgaten, vil en avlaste Christies gate og Kaigaten noe. I forprosjektet blir det anbefalt at en etablerer en holdeplass i Nygårdsgaten.

Det er utarbeidet et forprosjekt som gir et grunnlag for detaljprosjektering av gatefornyinga. I plan- og byggeprogrammet for 2017 er det satt av 4 millioner kroner til prosjektering av blant annet Olav Kyrres gate. Forprosjektet er nå til behandling i Bergen kommune. Statens vegvesen har startet opp prosjektering, og det settes av 4 millioner kroner til videre prosjektering i 2018. Videre settes det av 67 mill til bygging av tiltaket fra 2019.



Figur 10: Bildet viser sentrumsterminalen i Olav Kyrres gate etter opprustning.

4.5.5. Fv. 280 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet for kollektiv

I forbindelse med sykkelvegen som skal bygges i Carl Konows gate er det aktuelt å samtidig gjennomføre en oppgradering av Fyllingsveien for å oppnå stordriftsfordeler ved at de to prosjektene deler på kostnader til rigg og drift.

Fylkesveg 280 Fyllingsveien fra Carl Konows gate til Gabriel Tischendorfs vei er en viktig gangakse og forbindelse på Damsgård. Fyllingsveien fremstår i dag som en trafikkfarlig strekning uten tilbud for gående og syklende. Strekningen er skolevei til Damsgård skole, og vil også være en viktig tilførselsvei til aktivitetshuset for ungdom (Fysak) som Bergen kommune planlegger å bygge på Damsgård. Flere av boligene langs veien har direkte gangadkomst uten sikt rett ut i trafikkert veg. Strekningen oppleves i dag som svært utrygg å ferdes langs for gående og syklende og det er et stor behov for å bedre tilbudet.

Veibanen er på strekningen smal med dårlig framkommelighet for buss og andre tunge kjøretøy. Busslinje 19 kjører via Melkeplassen og har 6 avganger i hver retning i makstimen. I tillegg er Fyllingsveien omkjøringsvei når Løvstakktunnelen er stengt, og belastes i slike tilfeller med ca 30 avganger, i hver retning, i maks timen (linje 4, 15, 12, 18, 28 og 19).



Figur 11: Fyllingsvegen er så smal at to tyngre kjøretøy ikke kan møtes, og mangler fortau til gående og syklende på strekningen.

En utbedring av Fyllingsveien med to kjørefelt og fortau vil gi et godt og trafiksikkert tilbud for gående og syklende som ferdes på strekningen, og gi vesentlig bedre adkomstforhold for gående til eiendommer på strekningen. En utbedring vil også gjøre at to busser kan møtes. Dette vil gi bedre framkommelighet gjennom at bussen slipper å stoppe for å møte andre

tyngre kjøretøy på det bratteste partiet, og redusere situasjonene hvor busser blir stående fast på glatt føre. Dersom Fyllingsveien blir utbygd parallelt med strekningen i Carl Konows gate vil også krysset Fyllingsveien/Carl K. gate bli utvidet og løftet. Dette vil gi bedre fremkommelighet for buss i Carl K. gate mot Laksevåg, og det vil gi bedre forhold for avsvingende busstrafikk mot Fyllingsveien.

Anslaget har kalkulert kostnaden for utbedring av denne strekningen til 39 mill. kr.

Med dette prosjektet oppnås bedre forhold både for syklende, gående og kollektivtrafikk, samtidig som prosjektet også vil gi bedre trafikksikkerhetsmessige forhold. Strekningen er skoleveg, og tilførselsveg til et planlagt aktivitetshus for ungdom. Indre Laksevåg er også utpekt som et av tre områder for Bergen kommunes områdesatsning, og ligger i en avstand fra Bergen sentrum som tilsier potensiale for høy sykkelandel (ca 4 km til Bergen sentrum). Prosjektet vil kunne bli rundt 40-50% dyrere dersom det skal realiseres på et senere tidspunkt. Det anbefales derfor å ta prosjektet inn i Miljøløftets prosjektportefølje, med midler til utbygging i 2019 og 2020.

4.5.6. Trafikksikkerhet

Trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Disse danner rammene for lokale prioriteringer og satsingsområder.

Det settes av 30 mill. kr. i 2018 til trafikksikringstiltak. Midlene til fysiske trafikksikringstiltak i Bergen vil i de nærmeste årene i første rekke rette seg mot følgende hovedsatsningsområder:

- Fotgjenger- og sykkelulykker

Ulykkesstatistikken viser at det ikke er nedgang i alvorlige trafikkuulykker med myke trafikanter. Fotgjengersikring, sikring av gangfelt og kryssingssteder mv. er derfor et høyt prioritert satsingsområde.

- Trafikksikkerhetsinspeksjoner (utforkjøringsulykker mv)

Utforkjøringsulykker har ofte alvorlig skadegrad, og det blir gjennomført trafikksikkerhetsinspeksjoner for å påvise steder der det er behov for nytt eller utbedret rekkverk/sideterreng. Det skal i 2018 bl.a. gjennomføres rekkverkstiltak på fv 580 Hardangervegen.

- Møteulykker

Det er ingen fylkesvegstrekninger i Bergen som i dag har bredde nok til å bygge midtdeler (møtefri veg). Tiltak med forsterket midtoppperking (sinusfresing) har vist seg å ha svært god trafikksikkerhetseffekt. Dette tiltaket har mindre krav til vegbredde og utføres i tilknytning til dekkelegging/nyasfaltering.

- Trygg skoleveg (hjertesone, områdeutredninger)

Det er i siste 10 årsperiode gjennomført områdevis trafiksikkerhetsutredninger med tilhørende tiltak i til sammen 23 barneskolekretser i Bergen. Utredningene er et samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Politiet og Statens vegvesen. Disse utredningene har fokus på trygg skoleveg, fotgjengersikring mv., og vil også hensynta arbeidet med å etablere hjertesoner ved barneskolene i Bergen. I 2018 skal det gjennomføres tiltak i Garnes, Ådnamarca og Mathopen skolekretser.

- Ulykkespunkt

Gjelder tiltak på steder der det er mange trafikkulykker eller der risikovurderinger/trafiksikkerhetsvurderinger viser høy sannsynlighet for ulykker.

- Mørkeulykker (belysningstiltak)

Oppgradering av eldre belysning langs flere fylkesveger i Bergen. En rekke armaturer er utdatert, og byttes gradvis ut med nye. I tillegg skal en rekke gangfelt forsynes med intensivbelysning. I 2018 skal veglys langs fv 267 Ervikveien/Åsamyrane oppgraderes.

- Tiltak etter kommunal trafiksikkerhetsplan

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

4.5.7. Tiltak i kollektivtrafikkens infrastruktur

Det er behov for å fortsette arbeidet med oppgradering av terminaler og holdeplasser i Bergen. Det har over tid vært investert betydelige midler i å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle (universell utforming), slik at det universelt utformede bussmateriellet kan utnyttes fullt ut. For å videre heve standarden på kollektivtrafikken er det også behov for en teknisk og visuell oppgradering av sentrale holdeplasser med et høyt antall reisende, spesielt i bykjernen. Her blir det lagt til grunn Bybanestandard på lehus og overflater.

Det er også behov for å styrke arbeidet med endeholdeplasser for de ulike linjene. Dårlig fremkommelighet for bussene øker behovet for oppstillingsplasser på endeholdeplassene, samtidig som kapasiteten på endeholdeplassene er avgjørende for hvilken frekvens det er mulig å kjøre på den aktuelle linjen. Andre tiltak kan være aktuelle, så som informasjonsutstyr og enkle framkommelighetstiltak. Det settes av 12 mill til tiltaket i 2018.

4.5.8. Vedlikehold av investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen

Forfallet på fylkesvegnettet i Bergen er betydelig, og fylkeskommunen vil bruke en del av sin andel i byvekstavtalen til å utføre vedlikeholdstiltak med investeringskarakter. Tiltakene regnes som fornyings- og opprustingstiltak, der særlig oppgradering av murer, kanter, rekkverk og fortau er viktige. Denne type tiltak må også sees i lys av trafiksikkerheten langs vegnettet. Et eksempel her er oppgradering av fortau langs Assistenkirkegården i Bergen

sentrum. Mange av broene, inkludert gang- og sykkelbroer, har store behov for vedlikehold. Et eksempel her er Hamre bro i Fana bydel. Det settes av 15 mill til tiltaket i 2018.

4.5.9. Vedlikehold av investeringskarakter – Bybanen

For de ferdigstilte byggetrinnene på Bybanen er det behov for vedlikeholdstiltak av investeringskarakter. Dette gjelder konkrete behov som er avdekket gjennom driften, og omhandler typisk tiltak som reduserer avspøringsrisiko, øker kjørehastighet og reduserer slitasje. Disse tiltakene er av mer omfattende karakter enn det som kan løses gjennom ordinært, løpende vedlikehold. Det settes av 10 millioner kroner til denne typen tiltak i 2018.

4.6. Forslag til prioriteringer – Planleggingsprosjekter

4.6.1. Bybanen byggetrinn 5 til Åsane

I 2018 starter planarbeidet for bybanen til Åsane. Det er tidligere laget en KU på kommunedelplannivå, nå skal det lages reguleringsplan. Strekningen er ca. 14km lang, med 12 nye holdeplasser. Bergen bystyre har gjort vedtak om trasé som går via Bryggen, gjennom Sandviken til NHH. Videre til Eidsvåg og til Åsane og Vågsbotn. Det skal planlegges for en høykvalitets sykkelløsning (sykkelstamvei) på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen. NTP 2018-2029 legger til grunn at det må vurderes hva som er en hensiktsmessig og kostnadseffektiv standard i hvert enkelt sykkelprosjekt.

Det settes foreløpig av 10 mill kroner i 2018 til reguleringsplanlegging av Bybanens byggetrinn 5 til Åsane.

4.6.2. Grimesvingane

Det kombinerte bane/veg-prosjektet Arna-Stanghelle får store volum tunnelmasser som må deponeres. Det er lagt vekt på at deponeringen skal gå til et samfunnsnyttig formål, der bygging av ny veg forbi Grimesvingene kan være ett av flere tiltak. Foreløpig ser det ut til at Grimesvingene er det eneste tiltaket som kan ta mot alle tunnelmassene.

Det er gjennomført drøftinger med fylkeskommunen og Bergen kommune om planarbeidet.

Fylkeskommunen vil få prosjektet drøftet i sitt arbeid med Regional Transportplan (RTM). Dette vil være grunnlaget for å avklare aktuell investeringsperiode.

Bergen kommune har i sitt forslag til kommuneplan (administrativt forslag) satt av areal i Grimevatnet til veg, strandsone og gang/sykkel- formål som krever store mengder fyllmasser.

Det er satt i gang en prosess med forprosjekt/siling der aktuelle konsekvenser blir vurdert på tidlig stadium. Denne fasen skal konkludere med ett eller flere alternativ som går videre i planarbeidet og danner grunnlaget for planprogrammet. Deretter vil det følges opp med en reguleringsplan med konsekvensutredning og vanlig planbehandling.

Finansieringen er tenkt løst ved at vegprosjektet Arna-Stanghelle står for utlegging av fyllingsmassene, og at fylkeskommunen/Miljøløftet tar ansvaret for all vegbygging, gang/sykkelveg, fiskesti og erstatninger.

Det foreslås å bruke av planmidlene i Miljøløftet til å lage et planprogram for dette prosjektet.

4.6.3. Revisjon sykkelstrategi for Bergen

Den gjeldende sykkelstrategien for Bergen ble vedtatt i 2010. Det er behov for å revidere denne slik at nye forutsetninger, f.eks. i byvekstavtalen, reflekteres i strategien. Det foreslås å bruke planmidler i 2018 for å revidere sykkelstrategien og lage en tilhørende handlingsplan. Det vil være en stor fordel om ny revidert sykkelstrategi foreligger før neste rullering av handlingsprogrammet.

4.6.4. Trafikkplan for kollektivtrafikken – handlingsplan for fysiske tiltak

En trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergensområdet er under utarbeidelse. Arbeidet tar utgangspunkt i målet om at veksten i persontrafikken i byområdet skal tas med gange, sykkel og kollektivreiser, og konkretiserer hva dette betyr for kollektivtrafikken. Trafikkplanen skal på et overordnet nivå vise ønsket utvikling i linjenett og rutetilbud for et kollektivtilbud som har kapasitet og kvalitet til å ta sin del av veksten. Utgangspunktet er dagens stamlinjer og hovedkorridorer for kollektiv. Gjennom dette vil man også identifisere nødvendige tilhørende infrastrukturiltak knyttet til fremkommelighet, kapasitet på terminaler og endeholdeplasser.

Tilnærmingen i trafikkplanen for Bergensområdet har vært å la markedet definere tilbudet, som igjen setter krav til infrastrukturen. Dette står i motsetning til et tradisjonelt utgangspunkt, hvor infrastrukturen ofte har vært styrende for hva slags kollektivtilbud som har vært gitt. *Hvilken infrastruktur må til for å realisere et kollektivtilbud som møter nullvekstmålet for biltrafikken?*

Selv om markedet og tilbudet skal definere behovet, må man også ha et realistisk forhold til hvilken infrastruktur som kan realiseres innenfor tilgjengelig tidsperspektiv, økonomiske rammer, nytte, geografi og kollektivtrafikkens rolle som en del av samfunnsutviklingen. Kravene knyttet til null- og lågutslippsteknologi i busstrafikken vil og føre med seg areal- og infrastrukturbehov

For å følge opp trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergensområdet skal det utarbeides en konkret handlingsplan som tar opp i seg behovet for fysiske tiltak i kollektivtrafikken sin infrastruktur som trengs for å nå nullvekstmålet. Handlingsplanen vil være et sentralt grunnlagsdokument for neste rullering av handlingsprogrammet.

Det foreslås å bruke planmidler i 2018 for å utarbeide en handlingsplan for fysiske tiltak basert på ny trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergen.

4.6.5. Andre planprosjekter

Det er ønskelig å holde framdrift i de planprosesser som pågår slik at det sikres en god planreserve. Samtidig er det viktig at planprosjektene også omfattes av prioriteringene som gjøres gjennom porteføljestyringen. I forbindelse med neste års rullering av handlingsprogrammet bør derfor alle pågående planprosjekter gjennomgås og følges opp av en eventuell omprioritering og forslag til nye planprosjekter basert på porteføljestygingsprinsippene.

Følgende planprosjekter pågår:

Tabell 7: Pågående planprosjekter

Veg	Prosjekt	Plantype	Kommentar
EV39	Sykkel Christies gate-Sandvikstorget	Forprosjekt	Sykkel og kollektiv
EV39	E39 Sykkelstamveg delstrekning 7 NHH-Eidsvåg	Reg.plan	Sykkel
EV16	Sykkel Arna stasjon-Garnes (FV276)	Reg.plan	Sykkel
EV39	E39 Sykkelstamveg delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger Vossabanen	Reg.plan	Sykkel
EV39	E39 Sykkelstamveg delstrekning 4 Fjøsanger-Kristianborg	Reg.plan	Sykkel
EV39	E39 Sykkelstamveg delstrekning 1 Skeie-Rådal	Reg.plan	Sykkel
EV39	E39 Sykkelstamveg delstrekning 8 Eidsvåg-Vågsbotn	Reg.plan	Sykkel
FV585	Nattlandsveien, Mansverk-Landåssvingen	Reg.plan	Sykkel og kollektiv
FV193	Kjøkkelvikeveien, Festerhuset-Krabbedalen	Reg.plan	Sykkel
FV582	Storetveitvegen, Paradis-Hagerupsveg	Reg.plan	Sykkel
FV582	Storetveitvegen, Hagerupsveg-Minde Alle	Reg.plan	Sykkel
FV582	Reguleringsplass for buss ved Lille Nesttunvatnet	Reg.plan	Kollektiv
	Sykkelkryssing av Fjøsangerveien	Reg.plan	Sykkel
FV267	Åsamyrane, Nye IKEA-Hesthaugveien-Åsane terminal	Reg.plan	Sykkel og kollektiv
FV564	Salhusveien Ulsetstemma-Toppe	Reg.plan	Sykkel
FV179	Steinsvikvegen, Holtavegen-Rå barnehage	Reg.plan	Sykkel
	Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest	Kom.delplan	Kollektiv

Totalt settes det av 22 mill kroner i planmidler for 2018. Dette er eks. planmidler til Bybanen byggetrinn 5 til Åsane.

4.7. Øvrige innsatsområder

4.7.1. Kommunikasjon og mobilitetsarbeid

I dag utfører alle partene i Miljøløftet i Bergen mobilitetsarbeid hver for seg. Ved å samordne tiltakene og kommunisere et mer samlet og spisset budskap vil vi kunne få bedre effekt av både tiltak og ressursbruk. Det er derfor ønskelig til neste rullering av handlingsprogrammet at det blir gjort en vurdering av om mobilitetsarbeidet skal samordnes i større grad, og i så fall hvordan dette kan organiseres.

Vi kan høste gode erfaringer fra våre kollegaer i andre bypakkesamarbeid, som står bak en spissere og langt mer samordnet satsing på mobilitetspåvirkning og holdningsskapende arbeid enn det som hittil har vært gjort i Bergen.

I front av denne satsingen finner vi mobilitetsprosjekt/kampanjer hvis mål er å redusere enkeltreiser med privatbil. Studier viser at slike mobilitetsprosjekt kan redusere enkeltreiser med privatbil med 5-10 % hvis man henvender seg direkte til bestemte målgrupper. De samme studiene viser at mobilitetsprosjekt som har arbeidsplasser som bestemt målgruppe kan redusere bilreiser til og fra jobb med hele 12 %.

I Bergen utgjør reiser til og fra arbeid 15% av alle enkeltreiser. 57 % av disse utføres med privatbil (RVU 2013). Det ligger følgelig et stort potensiale i økt satsing på mobilitetsarbeid rettet mot arbeidsplasser i Bergen.

Mobilitetsprosjektet HjemJobbHjem på Nord-Jæren og reiserådgivningsprosjektet i Trondheim er eksempler på mobilitetsprosjekt som henvender seg til arbeidsplasser. Begge prosjektene kan så langt vise til bred oppslutning og redusert bilbruk blant ansatte i medlemsbedrifter. Samtidig setter disse prosjektene mobilitetsarbeid og utfordringer knyttet til transport og byutvikling på dagsorden. Denne synliggjøringen er med på å skape økt innsikt og forståelse i befolkningen og er slik et svært viktig bidrag i legitimeringen av bompengainnkrevning og nullvekstmålet.

For budsjettet il 2018 settes det av 4 mill kroner til kommunikasjonsarbeid. Dette gir rom for å fortsette arbeidet på same nivå som i Bergensprogrammet samt å anskaffe ny nettløsning for Miljøløftet. Ved neste rullering av handlingsprogrammet vil det bli tatt stilling til om satsningen på kommunikasjon og mobilitetsrådgivning skal styrkes, og i så fall hvordan dette skal organiseres.

4.7.2. Bysykkelordning

Det har over tid vært et ønske om å etablere en permanent bysykkelordning i Bergen, slik det er gjort i en rekke andre byer i landet, f.eks. i Oslo, Stavanger, Trondheim, Drammen, Bærum og Lillestrøm. Prøveordningen med gratis bysykler under Festspillene i 2016, samt sommeren 2017 har vist et høyt potensiale for bysykler i Bergen. Både Bergen bystyre og fylkestinget har gjort vedtak om etablering av bysykler i Bergen, og Bergen kommune er i ferd med å lyse ut en anbudskonkurranse for en Bysykkelordning fra 2018. Det legges til grunn et finansieringsbidrag på 4 mill fra Miljøløftet i 2018, herav 3 mill i belønningssmidler. Det må antas at et liknende bidrag årlig vil være påkrevd også for de kommende årene.

4.7.3. Sekretariat, analyse/utredning

Det er behov for å styrke sekretariatet med en stilling i 2018. Den nye stillingen vil få et controlleransvar, men bør også kunne delta i faglige diskusjoner og i oppfølging av utredninger og analyser som skal gjøres. Det settes også av midler til inngått avtale om RVU, samt utgifter i tilknytning til sekretariatets arbeid. Det settes av totalt 2,2 mill til sekretariatsarbeid og 1,6 mill til RVU i 2018.

4.8. Jernbanetiltak som fullfinansieres av staten

Dagens situasjon

Vossebanen er en del av stamrute-kollektivtilbudet østover fra Bergen, og har raskere framføringstid enn både bil og buss. Mellom Bergen og Voss er det i dag 15 daglige avganger i begge retninger. Mellom Bergen og Arna er det enda hyppigere avganger, med tilsvarende halvtimesfrekvens og ekstra innsatstog i rush. Totalt har Vossebanen, inkludert Arnalokalen, ca 1,6 millioner reisende i året. For reiser mellom Bergen og Voss/Myrdal utgjør turisttrafikken ca en fjerdedel av reisene. Vossebanen er en enkeltsporet bane med kryssingsspor. Store deler av strekningen har dårlig standard og går gjennom områder som er rasutsatt. Dette gjør infrastrukturen svært sårbar.

Fremtidig utvikling – jernbane

Dobbeltspor mellom Bergen og Arna er under bygging, og vil trolig være fullt operativt i 2023. Dette vil muliggjøre kvartersfrekvens på strekningen, og legge til rette for økt kapasitet, økt hastighet og mer fleksibel trafikkavvikling generelt. Bydelen Arna og områdene øst for Bergen vil med dette få et svært godt kollektivtilbud.

Det er gjennomført KVV for veg og jernbane på strekningen Voss-Arna. Her ble konsept K5 anbefalt, noe som innebærer ny felles trase for veg og dobbeltsporet jernbane. Samferdselsdepartementet anbefaler i brev datert 08.12.2015 at Arna-Stanghelle planlegges videre i tråd med K5 som en statlig reguleringsplan. Dette vil gi en innsparing av reisetiden mellom Arna og Stanghelle på ca. 13 minutter. Planarbeidet er startet opp, men tidspunkt for bygging er ikke vedtatt.

På strekningen Stanghelle-Voss skal det på kort sikt gjennomføres skredsikringstiltak og oppgradering av tunneler.

Jernbanen har i dag klare fordeler i forhold til buss og bil på reisetid. Dersom jernbanen skal ta nye markedsandeler frem mot 2030, må det gjennom den videre planleggingen av tiltak på strekningen Voss-Arna sikres at jernbanens konkurransekraft opprettholdes. Etablering av nytt kryssingsspor på Bolstadøyri samt flere plattformforlengelser langs Vossebanen er eksempler på tiltak som bedrer kapasitet og konkurransekraft.

5. Forventet måloppnåelse av Handlingsprogrammet

I dette kapitlet gis det en vurdering av hvordan større prosjekt, programområdetiltak og midler til drift av kollektivtrafikken er forventet å bidra til å oppnå mål for Miljøløftet i handlingsprogramperioden. Det vises også til omtalen av de enkelte tiltakene i kapittel 4.

5.1. Veksten i personbiltrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Det er gjort lokale vedtak om en ny bompengoordning for Bergen. I arbeidet med den nye bompengoordningen ble det gjort beregninger av trafikale effekter. Beregningene viser en avvisning av trafikk i de eksisterende bomstasjonene og der hvor de nye stasjonene er tenkt satt opp. Størst avvisning får vi der det ikke er stasjoner i dag. Modellberegningene viser en avvisning av trafikk i dagens bomstasjoner på mellom 2 og 4 %, mens det i de nye stasjonene er beregnet en avvisning på mellom 10 og 15 %.

Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenliknet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030. Den sentrumsrettede trafikken i Bergen er allerede i dag redusert med om lag 6% siden 2013. De trafikale effektene av den nye bompengoordningen er beregnet til å være en reduksjon i trafikk gjennom dagens bomstasjoner i snitt på mellom 2 og 4%. Dette innebærer at den sentrumsrettede trafikken vil være redusert med 8-10% sammenliknet med 2013 med den nye bompengoordningen. Avvisningseffekten der det i dag ikke er bomstasjoner er på mellom 10 og 15%. Den nye bompengoordningen vil med andre ord bidra til at Bergen mest sannsynlig nærmer seg målet om 10% reduksjon i biltrafikken i 2020 sammenliknet med 2013.

Utbyggingen av Bybanen i Bergen samt ny kollektivstrategi har medført en jevn økning i antall kollektivreisende i Bergen. I perioden 2010 til 2016 har økningen i antall påstigende passasjerer vært på 62%. RVU-data (2013) viser at Bybanen benyttes som hovedreisemåte for 14% av turene mellom de fire bydelene Bergenhus, Årstad, Fana og Ytrebygda. På disse relasjonene har kollektivandelen økt fra 19% i 2008 til 28% i 2013. Dette viser at kollektivsatsningen har gitt ønskede resultater, og det er stor grunn til å anta at videre utbygging av Bybanen samt videre satsning på et styrket kollektivtilbud med midler både til drift og framkommelighetstiltak, vil gi fortsatt økning i kollektivandelen.

Den lave sykkelandelen i Bergen viser at det er nødvendig med sterk fokus på sykkelsatsningen. I handlingsprogrammet er det foreslått å starte bygging av flere nye sykkelprosjekter, og i Bybaneprojektet til Fyllingsdalen er det også inkludert sammenhengende sykkelveg langs traseen. Videre er flere store sykkelprosjekter blant de prosjektene som hadde byggestart under Bergensprogrammet og som ferdigstilles med midler fra Miljøløftet. Det må understrekes at sykkelprosjekter med stort potensiale for nye syklistere må prioriteres høyt. Det er anbefalt at sykkelstrategien fra 2010 revideres slik at revidert sykkelstrategi kan legges til grunn ved neste rullering av handlingsprogrammet.

5.2. Prosjektene og tiltakene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

Det er lagt opp til finansiering av fortettingsprosjektet på Paradis i handlingsprogrammet. Denne typen prosjekter er et viktig grep for å realisere målet om høy arealutnyttelse og fortetting i kollektivknutepunkt. Prosjektet finansieres med 50% offentlige midler og 50% private midler og viser hvordan private og offentlige i samarbeid kan klare å gjennomføre krevende prosesser på en god måte.

Ellers er det gjort en enkel kartlegging av byutviklingseffekter av Bybanens første byggetrinn. Der går det fram at hver krone investert i Bybanen har gitt 15-20 kr bygging langs traseen⁴. Denne konsentrerte byutviklingen gir en tettere by og mindre transportbehov og svarer godt til målet om høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

5.3. Å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Antallet trafikkuulykker i Bergen har gått jevnt nedover de siste ti årene, og det har de siste tre årene vært svært gode tall også for de alvorlige ulykkene. Trafikksikkerhetsarbeidet i Bergensprogrammet har gitt gode resultater og handlingsprogrammet legger opp til at trafikksikkerhetsarbeidet i Miljøløftet skal videreføres på samme nivå som under Bergensprogrammet.

Den nye bompengereordningen legger opp til miljødifferensiert satser, og prinsippet er at den som forurenser mest skal betale mest. El-biler skal begynne å betale en sterkt rabattert takst når andelen elbiler i bomsnittene passerer 20%. Dette sikrer at antallet elbiler ikke stiger så høyt at nullvekstmålet trues, men vil allikevel gi insentiver til en gradvis overgang til nullutslippskjøretøy. For de tunge kjøretøyene vil det bli fortsatt fritak for betaling av bompenger for nullutslippskjøretøy.

Det er foreslått å sette av midler til forlengelse av trolleybusslinja fra Bergen sentrum til Laksevåg. Forlenginga av trolleylinja er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbusser som nylig er vedtatt av Fylkestinget. Temaplanen setter et høyt ambisjonsnivå for reduksjon av både lokale utslipp og klimabelastning for kollektivtrafikken, med fokus på tiltak i Bergensområdet. Bussdriften i Bergensområdet vil bli fossilfri innen 2025.

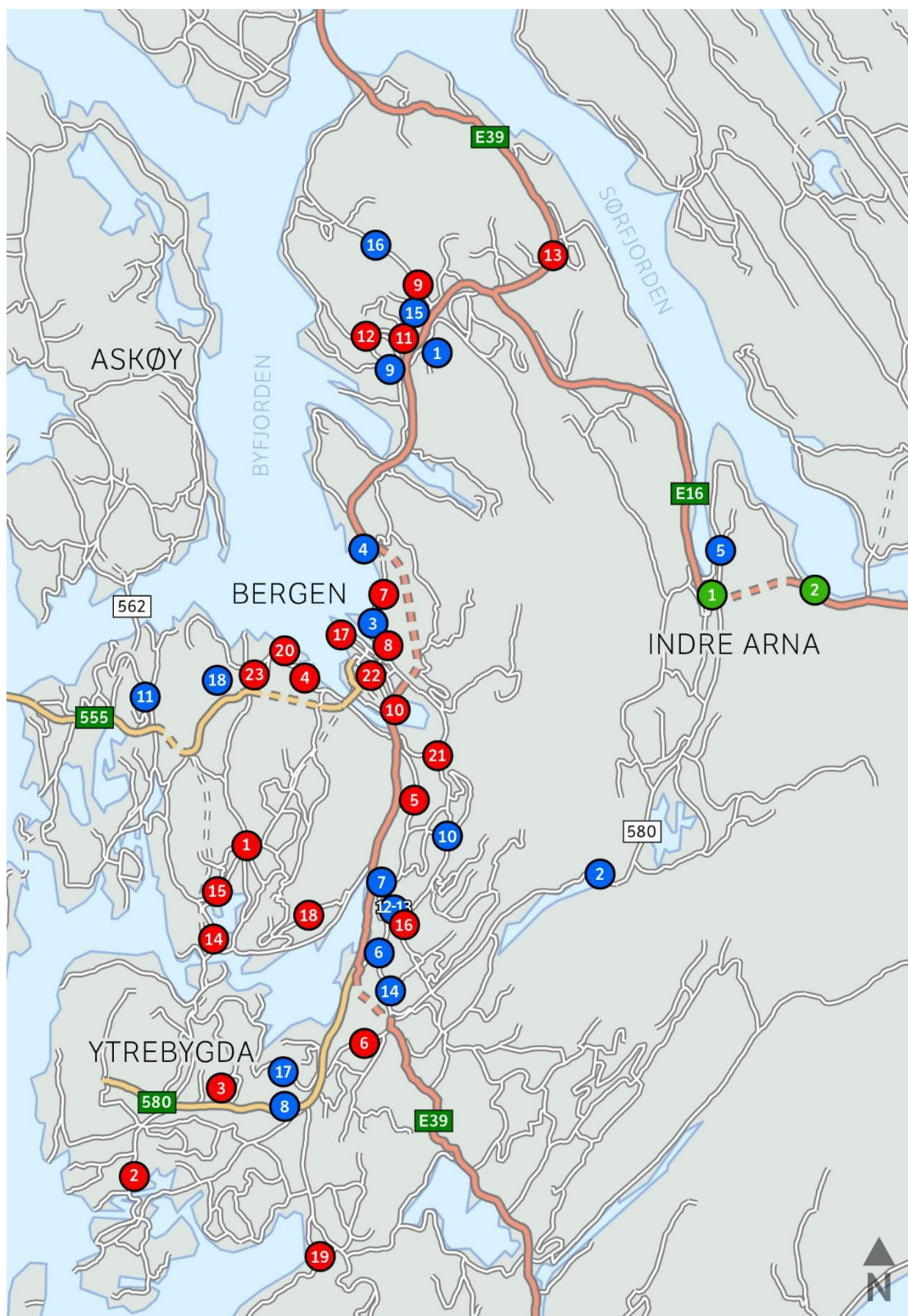
Prinsippet om rushtidsavgift, som ble innført i Bergen vinteren 2016, vil bli videreført i den nye bompengereordningen. Den gjennomsnittlige køtiden i Bergen er redusert med 58% etter innføring av rushtidsavgiften. Det er gjort ulike beregninger av hva køkjøring medfører av kostnader for næringslivet. Ifølge NAF vil hvert minutt bilkø i Bergen påføre samfunnet en kostnad på over en halv million kroner. Bergen Næringsråd har beregnet at køene i Bergen har påført næringslivet kostnader på rundt 3,8 milliarder kroner årlig. Reduksjon av køtid er med andre ord svært viktig for næringslivet, og en opprettholdelse av rushtidsavgiften er helt nødvendig for å sikre fortsatt god framkomst.

⁴ Referanse

Vedlegg 1 Økonomisk oversikt

Prosjekt	Totalt	2018					2019					2020					2021					Kommentar
		Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	Sum	Bel	Bom	Stat	HFK	
Bindinger fra Bergensprogrammet/NTP																						
Hjeltestadveien	105	70		70			30		30			5		5								
Bybanen 3	100	100		100																		
Ringveg vest	32	32		32																		
Sandslikrysset	40	40		38		2																
Kong Oscars gate	22,5	16				6,5					6,5											
CS bro, Nygårdstangen	33	33	17,6			15,4																
Bjørgeveien sykkel	45	45				45																
Paradis, byggetrinn 1 (knutepunktsutvikling)	20	15				5																
Fotgjengersikring Kirkevoll skole	10					10																
Kollektivprioritering Haukås/Breistein	7,5	7,5	5,6		1,9																	
Asane terminal, kapasitetsutvidelse	19,4	19,4	2,2		17,2																	
Hesthaugveien, kollektivfelt	12,3	12,3	4,6		7,7																	
Sykeltrase mot Nordnes	8,75	8,75			8,75																	
Allestadvegen-Skarphaugen sykkel	19					19																
Kollektivnuplass Øvre Kråkenes	15	15			15																	
Cyldenpriskrysset-Carl Konows gate	114	77			77				11					36								
Salhusveien, sykkelveg med fortau	16,5	16,5			16,5																	
E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten	17,6	5			5									12,6								
Sum	637,55	490,95	30	240	96,1	141,35	81,5	0	30	11	40,5	53,6	0	5	48,6	0	0	0	0	0	0	
Programområder stat																						
E39 Sykkelstamveg, delst. 5 Kristianborg-Sentrum	511	54			54		134			134		172			172		150			150	Bygges av Bybanen bt 4	
E39 Sykkelstamveg delst. 2 Lagunen-Skjoldskiftet	176,5	10			10		80			80		42,2			42,2		44,3			44,3		
E39 Sykkelstamveg, delstrekning 6, Sandvikstorget-Glasskna	60	15			15		40			40		3,5			3,5							
Sum	747,5	79	0	0	79	0	254	0	0	254	0	217,7	0	0	217,7	0	194,3	0	0	194,3	0	
Programområder HFK/belønningsmidler																						
Trafikksikkerhet	120	30			30	30				30	30			30	30						30	
Trolleybusslinje til Laksevåg	41,7	6	3		3	9				9	26,7			26,7	0							
Haukeland sør, kollektivfelt	10	1			1	9				9												
Olav Kyrres gate, oppgradering sentrumsterminal	71	4			4	50				50	17			17								
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	38	3			3	20				20	15			15								
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter fylkesveg	15	15			15																	
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanens infrastrukt	10	10			10																	
Sykel mot enveiskjørt gater	16	16	16																			
Innfartsparkering	2	2	2																			
Framkommelighet linje 10	12	12	12																			
Aktiv signalprioritering	4	4	4																			
Skilting og oppmerking	1,1	1,1	1,1																			
Planmidler	22	22			22																	
Prosjektering framtidige tiltak	2,85	2,85			2,85																	
Tiltak i kollektivtrafikkens infrastruktur	12	12			12																	
Sykelbyvåtalen	2	2			2																	
Bysykelordning	4	4	3		1																	
RVU	1,6	1,6			1,6																	
Kommunikasjon	4	4			4																	
Sekretariat	2,2	2,2			2,2																	
Sum	391,45	154,75	41,1	0	0	113,65	118	0	0	0	118	88,7	0	0	0	88,7	30	0	0	0	30	
Refusjon til HFK, Bybanen 4	120	120	120																			
Totalt, bindinger og programområder	1896,5	844,7	71,1	360	175,1	255	453,5	0	30	265	158,5	360	0	5	266,3	88,7	224,3	0	0	194,3	30	
Bybanen, byggetrinn 4																						
Totalkostnad 6200, inkl. sykkelstamvei	5560	592					1459					1877					1632					
Kostnad Bt4 eks. sykkelstamvei	5050	538					1325					1705					1482					
Statens 50% andel av Bybanen 4	2439	260			260		640			640		823			823		716			716		
Kostnad Bybanen 4 som belastes bompenger	2611	278			278		685			685		882			882		766			766		
Refusjon statens 50% av pålepte kostnader bt4 t.o.m. 2017	140	139,5			139,5																	
Bygging av nye bomsnitt	100	100	100																			
Bybanen 5 til Asane																						
Reguleringsplan	55	10			10																	
Sum kostnader som belastes bompenger	2996	628	628				715	715				887	887			766	766					
Inntekter																						
Refusjon statens 50% av pålepte kostnader bt4 t.o.m. 2017	139,5	139,5			139,5												869			869		
Bompenginntekter	3383	742			742		886			886		886			886							
Fylkeskommunale midler	1020	255			255		255			255		255			255		255			255		
Statlige midler til programområder	900,7	175,1			175,1		265			265		266,3			266,3		194,3			194,3		
Sum	5443,2	1311,6	0	881,5	175,1	255	1406	0	886	265	255	1407,3	0	886	266,3	255	1318,3	0	869	194,3	255	

Vedlegg 2 Oversikt over alle prosjekt i handlingsprogrammet



Kartet viser alle prosjekter i handlingsprogrammet.

Planprosjekter (blå)

1. Bybanen byggetrinn 5 til Åsane
2. Grimesvingane
3. Sykkel Christies gate-Sandvikstorget
4. E39 Sykkelstamveg delstrekning 7 NHH-Eidsvåg
5. Sykkel Arna stasjon-Garnes (FV276)
6. E39 Sykkelstamveg delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger Vossabanen
7. E39 Sykkelstamveg delstrekning 4 Fjøsanger-Kristianborg
8. E39 Sykkelstamveg delstrekning 1 Skeie-Rådal
9. E39 Sykkelstamveg delstrekning 8 Eidsvåg-Vågsbotn
10. Nattlandsveien, Mansverk-Landåssvingen
11. Kjøkkelvikveien, Festerhuset-Krabbedalen
12. Storetveitvegen, Paradis-Hagerupsveg
13. Storetveitvegen, Hagerupsveg-Minde Alle
14. Reguleringsplass for buss ved Lille Nesttunvatnet
15. Åsamyrane, Nye IKEA-Hesthaugveien-Åsane terminal
16. Salhusveien Ulsetstemma-Toppe
17. Steinsvikvegen, Holtavegen-Rå barnehage
18. Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest

Byggeprosjekter (rød)

1. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen
2. Hjellestadveien
3. Sandslikrysset
4. Fv 582 Carl Konows gate, sykkelfelt og fortau
5. E39 Sykkelstamveg delstrekning 5 Kristianborg-Sentrum
6. E39 Sykkelstamveg delstrekning 2 Lagunen-Skjoldskiftet
7. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 6, parsell Sandvikstorget-Glassknag
8. Kong Oscars gate
9. Salhusveien, sykkelveg med fortau
10. Gang- og sykkelbro, Nygårdstangen
11. E39 Åsane terminal, kapasitetsutvidelse
12. FV 240 Hesthaugveien, kollektivfelt
13. E39 Haukås/Breistein, kollektivfelt
14. FV 557 Bjørgeveien Straume-Sandeidet, sykkelveg
15. Sykkelveg Allestadveien-Skarphaugen
16. Infrastruktur Paradis, byggetrinn 1 (knutepunktsutvikling)
17. Sykkeltrase mot Nordnes
18. Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes
19. Fotgjengersikring Kirkevoll skole
20. Forlengelse av Trolleylinje til Laksevåg
21. Haukeland sør, kollektivfelt
22. Olav Kyrres gate, oppgradering av sentrumsterminal
23. Fv. 280 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet for kollektiv

Jernbaneprosjekter (grønn)

1. Dobbeltspor Arna-Bergen, byggeprosjekt
2. E16 Arna-Voss, planprosjekt