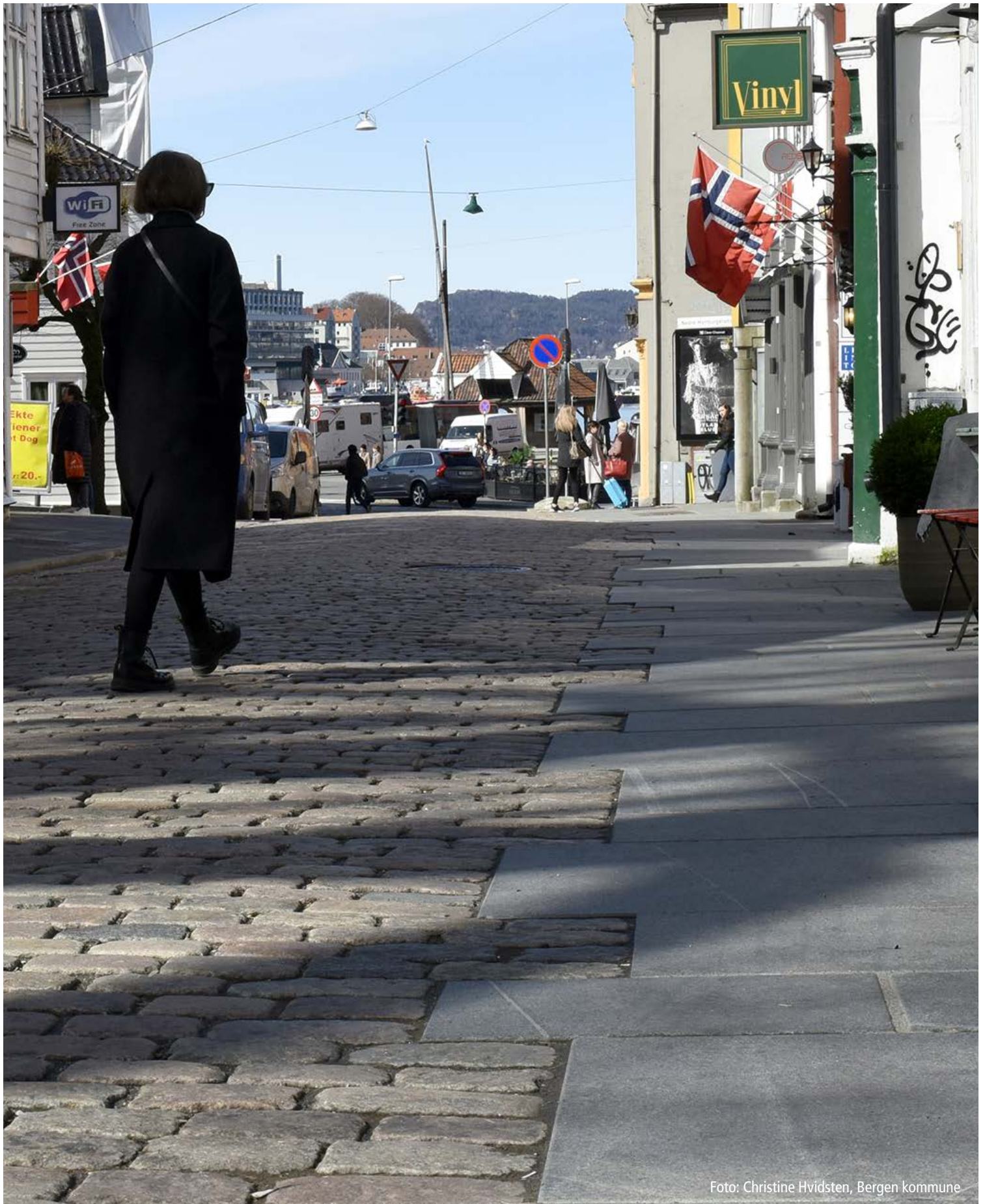


ÅRSMELDING 2017



Bergensprogrammet i samfunnet

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er vedtatt av Stortinget. I perioden 2002–2017 er det investert for vel 16,9 milliarder 2018-kroner i samferdselsprosjekter i Bergen. Programmet omfatter kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, miljøprosjekter, tiltak på gatenettet i sentrum, trafikkikkerhetstiltak og nye vegprosjekt. Bergensprogrammet gjennomføres i samarbeid mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

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



Helge Eidsnes

Helge Eidsnes
Regionvegsjef
Statens vegvesen



Anne Iren Fagerbakke

Anne Iren Fagerbakke
Kommunaldirektør
Bergen kommune,
Byrådsavdeling for
byutvikling



Rune Haugsdal

Rune Haugsdal
Fylkesrådmann
Hordaland fylkeskommune

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

Signeringen av den nye byvekstavtalen for Bergen og godkjenningen av bypakke Bergen i Stortinget er to sentrale hendelser i 2017 som bør trekkes frem. Den nye byvekstavtalen og bypakke Bergen får samlebetegnelsen Miljøløftet. Miljøløftet trer i kraft 01.01.2018 og markerer avslutningen av Bergensprogrammet. Denne årsmeldingen er derfor den siste av sitt slag.

Meldingen er delt i tre deler der det gis en orientering om organisering, status for mål og strategier, en oversikt over aktivitet i regi av Bergensprogrammet i 2017 og en overordnet presentasjon av årsoppgjøret for 2017.

Del 1 Mål og organisering

Mål og strategier	06
Organisering av Bergensprogrammet	08
Etatenes roller	10
Viktige hendelser i 2017	11

Del 2 Årets aktiviteter og resultater

Trafikkveksten skal dempes	14
Byutviklingen skal gi mindre transportbehov	16
En større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken	18
De investeringer som er gjort i infrastruktur skal utnyttes bedre	21
Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres	22
Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress	24
Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett	25
Det skal skje færre trafikkulykker	31
Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak	33

Del 3 Årsoppgjøret

Inntekter og utgifter	36
Investeringer	38
Planaktiviteter	40
CV Bergensprogrammet	41

Del 1

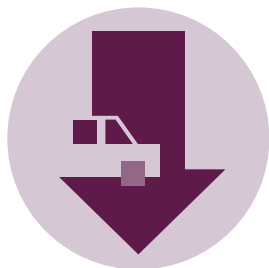
Mål og organisering



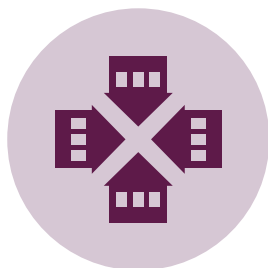
Alle foto: Christine Hvidsten, Bergen kommune

Mål og strategier

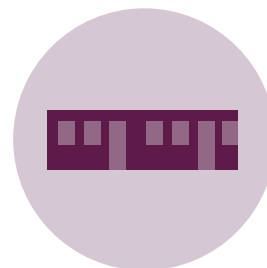
Samfunnsutviklingen forutsetter samspill mellom byutvikling og transportløsninger. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø skal møte disse utfordringene. Programmet har satt seg ni delmål som skal bidra i riktig retning.



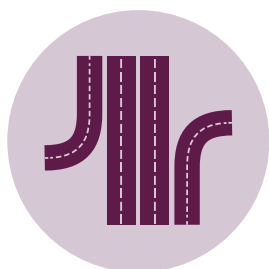
Trafikkveksten skal dempes



Byutviklingen skal gi mindre transportbehov



En større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken



De investeringer som er gjort i infrastruktur skal utnyttes bedre



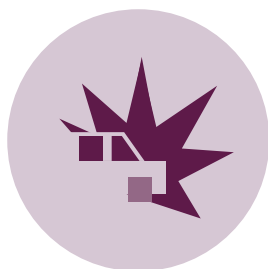
Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres



Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress



Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett



Det skal skje færre trafikkulykker



Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak

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

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

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

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

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

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

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

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



Byvekstavtalen ble fremforhandlet av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet våren 2017. Avtalen ble signert 1. september. Foto: Silje Alvsaker/Statens vegvesen

Organisering av Bergensprogrammet

Kontaktutvalg

Politisk og administrativ ledelse

Statens vegvesen
Bergen kommune
Hordaland fylkeskommune

Leder: Vegdirektoratet v/vegdirektør
Sekretariat: Hordaland fylkeskommune

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

Styringsgruppe

Administrativ ledelse

Statens vegvesen
Bergen kommune
Hordaland fylkeskommune

Leder: Bergen kommune v/kommunaldirektør
Sekretariat: Bergen kommune



Anne Iren Fagerbakke (leder), kommunaldirektør ved byrådsavdelingen for byutvikling, Bergen kommune
Rune Haugsdal, fylkesrådmann, Hordaland fylkeskommune
Helge Eidsnes, regionvegsjef, Statens vegvesen
Mette Svanes, direktør, Plan og bygningsetaten, Bergen kommune
Lise Reinertsen (inn september), direktør Bymiljøetaten, Bergen kommune
Rune Herdlevær, avdelingsjef, Plan- og bygningsetaten, Bergen kommune
Håkon Rasmussen, fylkesdirektør for samferdsel, Hordaland fylkeskommune
Olav Finne (t.o.m. sommer 2017), avdelingsdirektør Vegavdeling Hordaland, Statens vegvesen
Grethe Vikane (f.o.m. sommer 2017), avdelingsdirektør Vegavdeling Hordaland, Statens vegvesen
Beate Mæsel, Statens vegvesen

Prosjektgrupper

Mobilitetsarbeid

Sykkelbyen Bergen



Faglig koordineringsgruppe

Administrativt personell

Statens vegvesen
Bergen kommune
Hordaland fylkeskommune

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



Rune Herdlevær, Bergen kommune
Arild Hegrenæs, Statens vegvesen
Sindre Lillebø, Statens vegvesen
Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen kommune
Beate Mæsel (permisjon f.o.m.), Statens vegvesen
Svein Heggelund, Bergen kommune
Erlend Iversen, Hordaland fylkeskommune
Ingrid Feet Bjørgo (permisjon f.o.m. juli 2017), Statens vegvesen
Kristoffer Sandvik Monsen (vikar f.o.m. 2017), Statens vegvesen
John Martin Jacobsen, Hordaland fylkeskommune
Øivind Hauge Støle, Bergen kommune
Kirsti Arnesen (vikar f.o.m 2017), Statens vegvesen

Faggruppe
Gang og sykkel

Georg Bye-Pedersen, Statens vegvesen
Frode Moen Aarland (leder), Statens vegvesen
Einar Johan Grieg, Bergen kommune
Kirsten Lysen, Bergen kommune
Inge Edvardsen, Hordaland fylkeskommune
Geir Bartz-Johannessen, Bergen kommune
Trygve Andresen, Asplan Viak
Even Vaular, Hordaland fylkeskommune
Andreas Nordstrønen, Statens vegvesen



Faggruppe
Trafikksikkerhet

Trond Hollekim (leder), Statens vegvesen
Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen kommune
Lise Fauskanger Ådlandsvik, Hordaland fylkeskommune
Ingvild Hernes Lunde, Norconsult
Helge Herreros, Bergen kommune
Andreas F. Lind, Bergen kommune
Oddmund Krunenes, Statens vegvesen
Mats Korneliussen, Statens vegvesen



Faggruppe
Kollektiv

Morten Farstad, Statens vegvesen
Svein Steine, Bergen kommune
Robert Solend, Skyss
Erlend Iversen, Hordaland fylkeskommune
Audun Kvam, Asplan Viak
Per Berle, Bergen kommune
Ståle Furnes, Statens vegvesen
Siren Tydal Eknes, Statens vegvesen
Gunn Cecilie Omre, Statens vegvesen (Morten Farstad tok over nov. 2017)



Faggruppe
Sentrum

Kjell Erik Myre, Statens vegvesen
Rolf Knudsen (leder), Bergen kommune
Beate Riisnæs, Statens vegvesen
Bjarne Dale, Bergen kommune
Helge Hopen, Helge Hopen AS
Robert Solend, Skyss
Ole Hallvard Harlem Dyrbekk, Hordaland fylkeskommune



Faggruppe
Kommunikasjon

Rune Jenssen, Hordaland fylkeskommune/Bybanen utbygging
Ingrid Dreyer, Skyss
Bjarte Brask Eriksen, Hordaland fylkeskommune
Anne Kringstad, Bergen kommune
Kristoffer Sandvik Monsen (vikarierende leder f.o.m. juli 2017), Statens vegvesen
Einar Johan Grieg, Bergen kommune
Ingrid Feet Bjørge (leder, permisjon f.o.m. juli 2017), Statens vegvesen



Store BP-prosjekter
Bybane
Ringveg vest



Etatenes roller



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



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



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

Viktige hendelser i 2017



Januar – februar – mars

- Bystyret behandlet 25. januar prinsipsak om parkering og vedtar lavere krav til parkeringsdekning i kommuneplanens arealdel som er i prosess.
- 25. januar støttet bystyret et innbyggerforslag om flere tiltak for å hindre parkering i sykkelfelt.
- Fylkestinget fattet vedtak om intensjonsplan for sammenføring av fylker i regionreformen 3. februar.
- Vintersykkeldagen ble markert 10. februar.
- Fv 540 Fyllingsdalsveien, kollektivfelt, sykkelveg og fortau åpnet 14. mars.
- Bystyret vedtok klima og miljøplan for Bergen kommunes egen virksomhet 22. mars.



April – mai – juni

- «Sykle til jobben» - aksjonen startet 19. april og varte til slutten av juni.

- Bybanen til Flesland ble offisielt åpnet 21. april.
- Sykkeldagen ble markert på Festplassen 23. april med godt besøk.
- Bystyret vedtok 26. april å skifte til LED-lys langs kommunale veger.
- I midten av mai åpnet nye sykkelparkeringshus på Nesttun og i Åsane.
- Bystyret godkjente forslag til byvekstavtale og bompengesøknad for ny bypakke 21. mai.
- Fylkestinget vedtok 13. juni både byvekstavtalen, regional transportplan og regional areal- og transportplan samt bompengesøknad for ny bypakke i Bergen.
- 21. juni vedtok bystyret reguleringsplan for Bybanen fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen.
- Bystyret vedtok 21. juni å redusere antall parkeringsplasser ved rådhuset og å innføre en betalingsordning for plassene.
- Bystyret vedtok 21. juni reguleringsplan for Bergen godsterminal, Nygårdstangen.
- Reguleringsplan for sykkelfelt i Carl Konows gate ble vedtatt av bystyret 21. juni.
- 28. juni ble byvekstavtalen signert.



Juli – august – september

- Fv 546 Fanavegen, sykkel- og fotgjengerundergang ved Kirkevoll skole ble åpnet 7. september.
- Sykkelparkeringshusene i sentrum fikk nytt og bedre låsesystem.
- Sykkel VM ble arrangert i Bergen 16.-24. september.
- Sykkelbyen Bergen arrangerte sykkel-service rundt i byen for folk flest før sykkel VM. De tilbudte også bemannet sykkel-parkering i sentrum og sykkelaktiviteter i Nygårdsbakken under sykkel VM.
- 22. september var verdens bilfrie dag.
- 27. september vedtok Bergen bystyre fornyet handlingsplan for bedre luftkvalitet i Bergen.



Oktober – november – desember

- 21. oktober ble Kommuneplanens arealdel sendt på høring.

- 25. oktober vedtok bystyret plan for Nygårdstangen som en attraktiv utvidelse av bykjernen.
- 27. oktober behandlet fylkestinget regionreformen igjen og vedtok at Hordaland og Sogn og Fjordane skal slå seg sammen og hete Vestlandet.
- Skyss bygde verdens største refleks på Torgallmenningen med 22 000 reflekser.
- Skyss feiret 10-årsdag 17. november.
- Tidsriktige og romslige venteskur og oppgraderte utearealer åpnet ved Strandkai-terminalen 22. november
- Fylkestinget vedtok handlingsprogram for Miljøløftet 12. desember
- 19. desember vedtok bystyret handlingsprogram for den nye bypakken Miljøløftet
- 21. desember vedtok Stortinget proposisjonen om bypakke Bergen / Miljøløftet

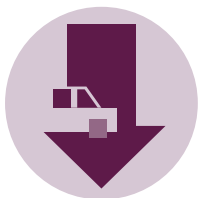
Del 2

Årets aktiviteter og resultater

Med utgangspunkt i Bergensprogrammets ni mål følger her en redegjørelse for tiltak, resultater og aktiviteter i 2017. Mange av tiltakene passer inn under flere av målene, men vi har valgt å sortere dem etter det målet de dekker mest.



Åpning kollektivfelt og sykkelveg med fortau i Fyllingsdalen av ordfører i Bergen Marte Mjøs Persen og fungerende fylkesordfører Pål Kårbø.
Foto: Bjarte Brask Eriksen, Hordaland fylkeskommune



1. TRAFIKKVEKSTEN SKAL DEMPES

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

I Nasjonal transportplan (2014-2023) er det satt av til sammen over 26 milliarder kroner til statlig finansiering av byvekstavtaler og belønningsordningen. Våren 2017 forhandlet Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet frem den nye byvekstavtalen for Bergen. Avtalen ble signert 1. september. Finansieringen ble sikret når bypakke Bergen ble godkjent og vedtatt i Stortinget onsdag 20. desember.

Det ble på høsten 2017 vedtatt at Byvekstavtalen i Bergen og bypakke Bergen sammen skal gå under navn et Miljøløftet. Miljøløftet innebærer en storstilt satsing på fremtidsrettet transport og arealbruk i Bergen de neste tjue årene. Hovedmålet med Miljøløftet er nullvekst i persontransport med bil. Gjennom bærekraftige transport- og arealtiltak skal Miljøløftet bidra til bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper, renere luft å puste i, lavere klimautslipp og mindre trafikkstøy.

Miljøløftet vil i praksis være en videreutvikling av Bergensprogrammet, og skal bidra til et enda mer forpliktende samarbeid med bruk av lokale, regionale og statlige virkemidler i areal- og transportpolitikken.

Fortsatt nedgang i biltrafikk mot Bergen sentrum

Også i 2017 har det vært nedgang i trafikken gjennom bomringen mot Bergen sentrum. Tall fra tellepunktene ved bomstasjonene i retning Nygårdstangen viser en nedgang på 1,1 % sammenlignet med 2016. Trafikken er på nivå med 2005.

Inn mot sentrumskjernen viser også tellepunktene en nedgang. Tellepunktene ble etablert i 1990 og trafikken har i denne perioden ikke vært lavere enn i 2017. Nedgangen i forhold til 2016 er på 2,1 %.

Reisevaneendringer under sykkel-VM

Store deler av Bergen ble helt avstengt for trafikk i de ni dagene byen arrangerte sykkel-VM. Dette gjorde at flere reisende valgte å endre sine reisevaner i perioden. Tallene viser at svært mange fulgte oppfordringen om å la bilen stå hjemme. Biltrafikken ble så godt som halvert på de største innfartsårene. Samtidig viser tallene en dobling av antall syklist og en markant økning i antall kollektivreisende. Det er rom for å håpe at en andel reisende fikk gode erfaringer med sykkel, gange eller kollektiv under sykkel-VM, og at dette kan ha bidratt til endrede reisevaner.

Utover transportmiddelfordelingen ble det også registrert positive målinger av både luftkvalitet og støy under sykkel-VM. Luftforurensingen gikk markant ned på alle målestasjoner, og forekomsten av svevestøv ble mer enn halvert.

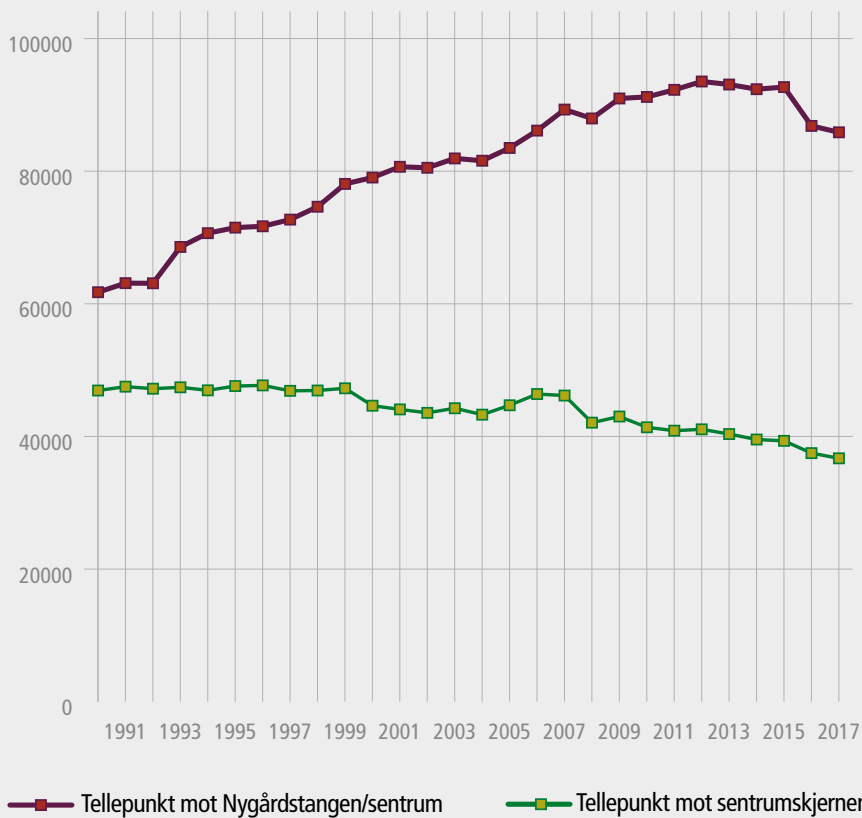


Byvekstavtalen ble signert 1. september 2017. Foto: Silje Alvsaker, Statens vegvesen

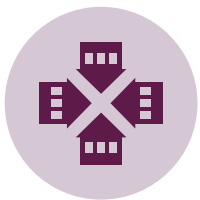
Trafikkutvikling mot Bergen sentrum



Kjøretøy per døgn



Åpningen av den nye bybaneterminalen på Flesland 21. april 2017 markerte ferdigstillelsen av Bybanens byggetrinn 3. Foto: Ingrid Feet Bjørge, Statens vegvesen



2. BYUTVIKLINGEN SKAL GI MINDRE TRANSPORTBEHOV

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

Det tar mange år med en konsekvent byutviklingspolitikk for å få betydelige effekter på transportomfanget. Dermed er det ikke lett å måle virkningene fra år til år. Det er likevel riktig å si at utviklingen går riktig vei. Bergensprogrammet og kommuneplanens arealdel henger nøye sammen. Utbyggingen av gang- og sykkelveger, bybane og kollektiv infrastruktur er koordinert med kommuneplanens satsing på fortetting. Utbygging av Bybanen forsterker arealutviklingen og det er dokumentert betydelig byggeaktivitet i bybanekorridorene.



Illustrasjon Bergen kommune

I 2015 ble kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030 vedtatt. Visjonen er Aktiv og Attraktiv. Samfunnsdelen legger opp til at utfordringene i planperioden skal møtes med å utvikle en tett og kompakt bystruktur. Bysentrum skal utvides, og fortsatt fortetting i sentrumsområder skal skape en mer bærekraftig og velfungerende by. Ett av satsingsområdene i samfunnsdelen er «gåbyen». De siste femti årene har vi i stor grad planlagt byen på bilens premisser. Nå er tiden inne for å prioritere de gående først og dernest sykkel og kollektivtransport. Dette skal skape en mer urban og klimavennlig by. Figuren over er hentet fra kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030.

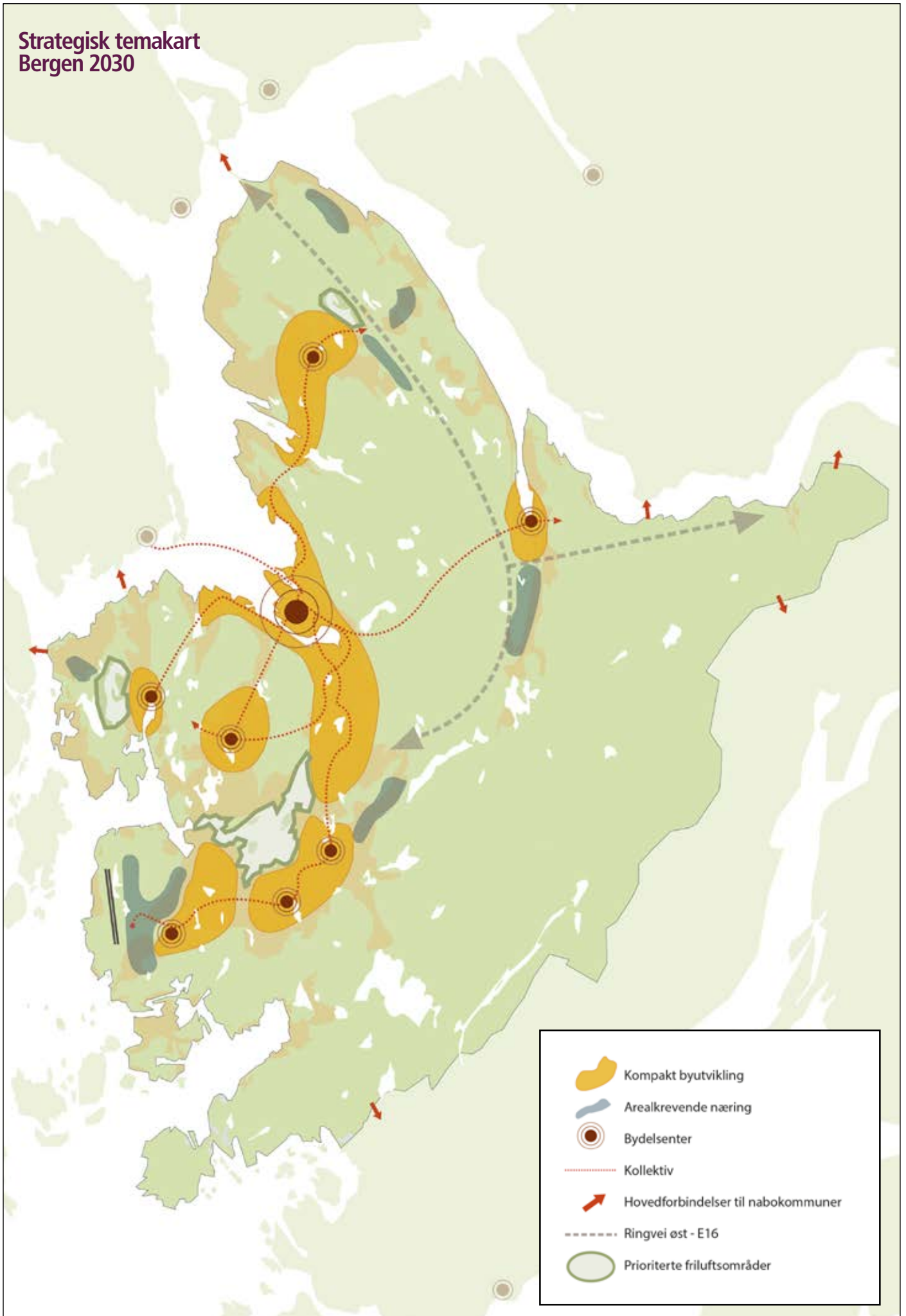
Bystyret behandlet i januar prinsippaker om parkering og byskikk og byggehøyder. Saken om parkering legger opp til å minimere parkering på bakkeplan og legge til rette for fellesanlegg som begrenser lokal kjøring. Videre er det vedtatt krav til redusert parkeringsdekning og tilretteleggelse for biler med nullutslippsteknologi og bildeleløsninger. Det skal også legges frem en plan for å omgjøre parkeringsareal til andre formål. Saken om byskikk og byggehøyder vektla bærekraftig utvikling og menneskelig skala i planleggingen. Sammenhengende blågrønne strukturer og god tilgang på fellesarealer i bystrukturen er også et overordnet prinsipp. Høyhus tillates i områder for transformasjon og byomforming, men det stilles høye krav til arkitektur. Historiske områder skal ha hensynssoner og tydelige bestemmelser for byggehøyder.

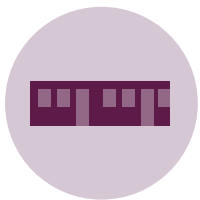
Forslag til ny kommuneplanens arealdel var på høring høsten 2017. Planforslaget følger opp føringer gitt i samfunnsdelen og totalt fire prinsippaker er vedtatt i bystyret. I planarbeidet er det utarbeidet et strategisk kart som viser en betydelig innstramming i arealpolitikken, samt at støysoner for flystøy fortsatt skal ta høyde for at det kan komme en rullebane 2 i fremtiden. Bystyret har altså bestilt en arealdel som er tøffere og tettere enn gjeldende plan.

Forslag til arealdelen tilrettelegger for vekst og sikrer areal til nye boliger, arbeidsplasser og tjenesteyting. Den har også fokus på løsninger for god tilgjengelighet og et bærekraftig transporttilbud. Planforslaget viderefører og forsterker vedtatt arealstrategi med hovedvekt på knutepunktfortetting og transformasjon av næringsområder. 24. oktober arrangerte Bergen kommune en svært godt besøkt heldags byutviklingskonferanse med fokus på kvalitet i byutviklingen. Fortetting er nødvendig. Når innbyggerne bor og jobber tettere er det helt avgjørende å ha fokus på en miljøvennlig, menneskevennlig og trivelig by.

Byvekstavtalen mellom staten (Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet), Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ble signert 28. juni 2017. Avtalen forplikter alle partene tettere med en felles satsing for å nå nullvekstmålet. Avtalen avløser Bergensprogrammet og skal sikre samarbeid om de tiltakene som virker best for å nå målene. Arealpolitikken som kommunen styrer er et avgjørende virkemiddel for å nå målene på lang sikt.

Strategisk temakart Bergen 2030





3. EN STØRRE DEL AV TRAFIKKVEKSTEN SKAL OVER PÅ KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Å nå målet om at en større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken innebærer styrking av kollektivtrafikkens konkurransekraft. Bergensprogrammet har hatt regien på store og små infrastrukturprosjekt som samlet og hver for seg øker kollektivtrafikkens konkurransekraft på reisetid og på kvalitet.

Reisetall for kollektivtrafikken i 2017 er svært positiv lesning. Dette skyldes delvis at Skyss tok i bruk en ny tellemetode som indikerer at reisetallene for kollektivtrafikken er langt større enn tidligere beregnet. I 2017 ble det registrert over 43 millioner påstigninger på buss innenfor Bergen kommune og 12,6 millioner bybanereiser. Basert på gammel tellemetode ble det til sammenlikning i 2016 registrert 33 millioner påstigninger på buss innenfor Bergen kommune og 10,7 millioner bybanereiser. Brorparten av den prosentvise økningen på henholdsvis 23 % for buss og 18 % for bybane

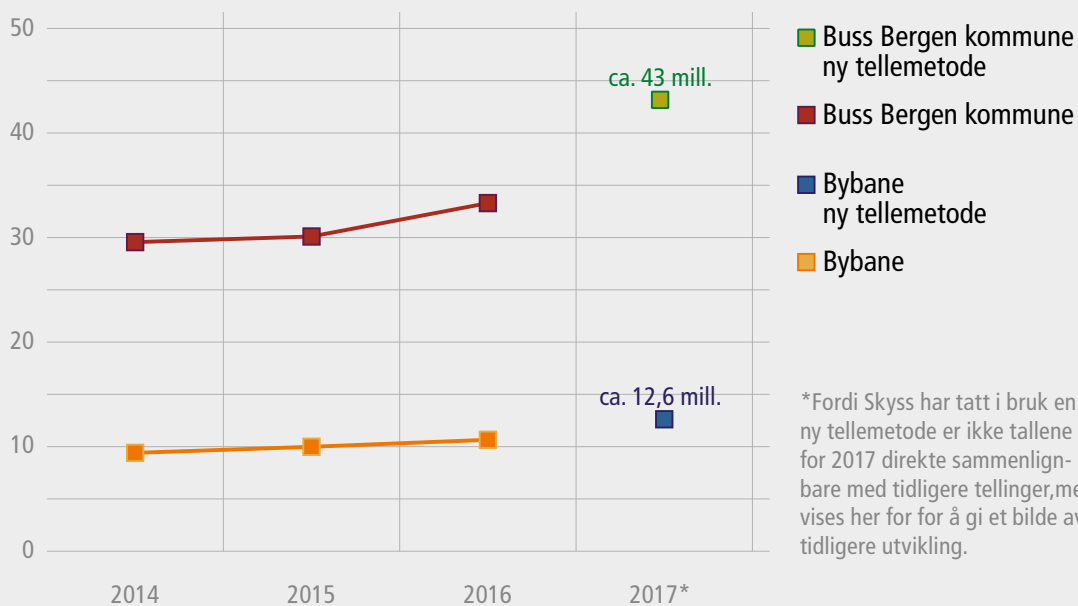
skyldes ny tellemåte, men den reelle veksten er likevel betydelig, og er anslått til å være rundt 6 % i Bergen kommune.

Ny tellemetode for reisetall

I 2017 gikk Skyss over til å telle passasjerer på buss og bybane etter en ny metode. Reisetall har tidligere vært basert på billetteringsdata, tall på kortregistreringer, salgsstatistikk og en faktor for gjennomsnittlig antall reiser per periodebillett. Men kjøpemønstrene har endret seg, og i Bergensområdet i dag blir om lag 70 % av billettene kjøpt på mobil. Etter hvert som mobilbilletten har tatt en stadig økende del av salget, har det blitt behov for bedre og mer moderne tellemetoder. Skyss har derfor investert i utstyr for automatisk passasjertelling om bord i transportmidlene. 2017 er det første året automatisk passasjertelling ligger til grunn for statistikken.

Passasjerstatistikk

Millioner passasjerer



*Fordi Skyss har tatt i bruk en ny tellemetode er ikke tallene for 2017 direkte sammenlignbare med tidligere tellinger, men vises her for å gi et bilde av tidligere utvikling.

Bybanen byggetrinn 3 – åpning til Flesland

I april 2017 ble Bybanen sitt 3 byggetrinn åpnet helt frem til Flesland. 10 år etter at man startet opp med bygging av trase mellom Byparken og Flesland er de 20 km ferdigstilt.

Bybanen Byggetrinn 4

Reguleringsplan for alle delstrekningene på Bybanen mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen ble vedtatt av bystyret 21. juni. Prosjekteringen er i gang. Det var ved årsskiftet fylt ut vel 200 000 m³ tunnelmasser i Store Lungegårdsvannet for å forberede utvidelse av gods-terminalen, tilrettelegging for Bybanen byggetrinn 4, og utvidelse av park og ny bystrand.

Kollektivfelt Fyllingsdalen, Fyllingsdalsveien, Allestadveien- Skarphaugen

Nytt kollektivfelt mellom Allestadveien og Skarphaugen i Fyllingsdalen på 1100 meter ble åpnet 14. mars 2017 av ordfører i Bergen kommune Marte Mjøs Persen og fungerende fylkesordfører Pål Kårbø. Kollektivfeltet sikrer bussene mer forutsigbar fremkommelighet inn mot knutepunktet ved Oasen. Prosjektet omfattet også ny sykkelvei med fortau langs nesten hele strekningen (900 m).

Hesthaugveien, kollektivfelt

Det etableres kollektivfelt i Hesthaugvegen retning øst, på strekingen fra rundkjøringa i vest mot rundkjøring ved Åsane terminal. Det bygges også kollektivfelt på rampen fra E39 til rundkjøringa ved brua på Hesthaugveien. Arbeidet startet opp i 2017 og ferdigstilles i 2018.

Haukås-Breistein, kollektivfelt

Kollektivfelt på E39 mellom avkjøring Haukås og Breisteinkrysset er under bygging. Det etableres også kollektivfelt på den kommunale vegen Haukåsvegen inn mot krysset på Steinestøvegen. Prosjektet fullføres i 2018.



Opprusting av Sentrumsterminalen, Christies gate.
Foto: Ingrid Feet Bjørge, Statens vegvesen

Fremkommelighet for buss på kommunale veier – Linje 10 (Mulen – Wergeland)

I 2017 ble det også gjennomført et prosjekt for å bedre fremkommelighet for buss på kommunale veier på linje 10 sin trase mellom Mulen og Wergeland. Dette er en av de tyngste busslinjene i sentrum. Gatenettet er trangt og det har vært utfordringer med parkerte biler. Bymiljøetaten i Bergen kommune har gjennomført tiltak som letter fremkommeligheten langs linjen slik at det blir mulig å øke frekvensen i takt med økende etterspørsel. Holdeplasser er også rustet opp slik at kollektivtilbudet fremstår som mer attraktivt for brukerne.

Aktiv signalprioritering

Det er gjennomført et pilotprosjekt som gir bussene prioritering i signalregulerte kryss på Laksevåg. Dette skjer ved at sanntidssystemet på bussene kommuniserer med trafikklysene og dermed får prioritet i kryss. Formålet med prosjektet er å sikre bussene bedre fremkommelighet og mer forutsigbar kjøretid. Det planlegges å utvide prosjektet til nye strekninger.

Opprusting holdeplasser og nye leskur

Det har vært brukt betydelige ressurser siden 2010 på å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle. I 2017 ble 32 holdeplasser oppgradert til universell utforming. Frem til 2017 har stamlinjene vært prioritert. I 2017 har andre tyngre busslinjer stått for tur. Punktene vises på kartet på neste side.

I sentrum er det etablert høystandard leskur av «bybane-standard» på prioriterte holdeplasser som Christies gate og Strandkai terminalen. Sistnevnte har også fått brosteinsdekke og et taltalende uteområde.

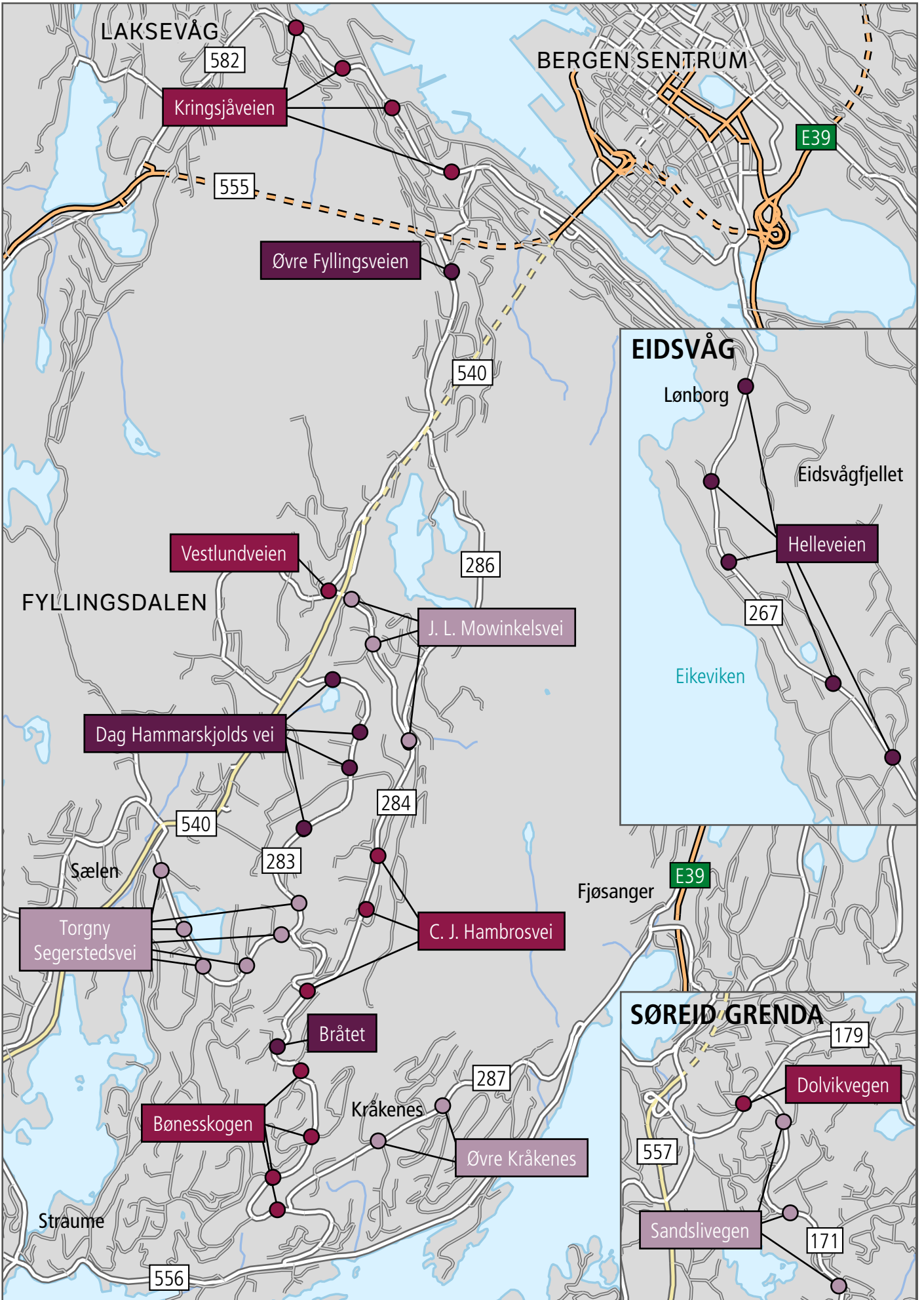
Åsane Terminal

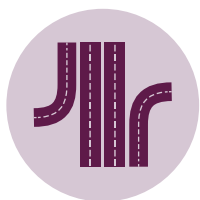
Kapasiteten ved terminalen er sprengt og skal styrkes gjennom å etablere en ny pir for av- og påstiging, samt fire ekstra reguleringsplasser for buss. Arbeidet er påbegynt i 2017 og fullføres i 2018.



Opprusting av Sentrumsterminalen, Strandkaien.
Foto: Kristoffer Sandvik Monsen, Statens vegvesen

Opprusting av holdeplasser





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

Siden starten av Bergensprogrammet i 2002 har det vært viktig å utnytte eksisterende vegnett på best mulig måte. Det har vært gjennomført effektiviseringstiltak blant annet for å bedre kapasiteten.

Vellykket sambruksfelt

9. mars 2016 åpnet et 427 meter langt sambruksfelt i mellom Fjøsanger og Kristianborg, i retning sentrum. Sambruksfeltet er et prøveprosjekt over 2 år med evaluering vinteren 2018. Feltet kan brukes av busser, taxi med og uten passasjerer, biler med passasjerer og elbiler med og uten passasjerer. Det er nå gjennomført evaluering av ordningen. Hovedresultatene er som følger:

- Innføring av rushtidsavgift, åpningen av andre etappe på Ringveg vest og den store økningen i andel elbiler hadde en reduserende effekt på trafikkmengden generelt på strekningen. Dette bidro til at man unngikk økte køer ved oppstarten av ordningen.
- Det er bra flyt i sambruksfeltet. Forsinkelser på et par minutter kan oppstå i rushtidene. Reisetiden i venstrefeltet er 2-3 minutter lenger enn i sambruksfeltet.
- Det er synlig forskjell i trafikkflyten mellom sambruksfeltet og venstrefeltet. Dette kan bidra til at flere endrer reisevanene sine for å få tilgang til sambruksfeltet.
- Antall biler med passasjer har økt med 43 % i perioden fra 2013 til 2017.
- Personbelegget i alle biler har økt fra 1,15 i førsituasjonen til 1,2 i ettersituasjonen. Det er elbilene som har økt personbelegget mest.
- Det skjedde to ulykker med lett personskade rett etter åpningen, i mai 2016. Etter dette har det ikke skjedd ulykker med personskade. Politiet anser nå trafikk-situasjonen som akseptabel.

Åpning av kollektivfelt og sykkelveg med fortau i Fyllingsdalen

Tirsdag 14. mars ble nytt kollektivfelt og sykkelveg med fortau åpnet langs fv. 540 Fyllingsdalsveien. Tiltaket gir et forbedret tilbud for kollektivtrafikk, og for gående og syklende langs vegen. Kollektivfeltet har gitt god gevinst for bussene i rushet om morgenen og ettermiddagen. Dette er gode nyheter for reisende på de til sammen 90 daglige avgangene med linjene 50E, 24 og 47. På strekningen Sandeidet – Oasen er reisetiden blitt 1-3 minutter

kortere. Også syklister og gående har fått et vesentlig forbedret tilbud. Dette er blant andre til stor glede for mange skoleelever i området som har denne strekningen som skolevei.

Sykkel i enveiskjørte gater

Bystyret i Bergen vedtok i 2016 at det skulle tilrettelegges for at byens syklister skulle få sykle mot kjøreretningen i enveiskjørte gater. Tiltaket har blitt iverksatt i 2017 med gode resultat. Les mer om tiltaket på side 27.

Kantstopp

I 2017 er 46 holdeplasser i Bergen rustet opp for å imøtekomme krav om universell utforming. En andel av disse holdeplassene var i utgangspunktet lommer som nå er blitt omgjort til kantstopp. Kantstopp frigir areal og er enklere og billigere å drifte. Samtidig gir kantstopp bedre fremkommelighet for buss og styrker kollektivtilbudet. Holdepl-assoppgraderinger gir også trafiksikkerhetseffekter ved at holdeplassene blir gjort mer synlige, eller flyttes frem eller tilbake langs veien for å gi bedre siktforhold. For fremkommelighet er et kantstopp beregnet til å kunne spare busser for opptil 15 sekunder i reisetid. Kortere reisetid er en av de viktigste faktorene for å øke passasjertall.

Fylkestinget behandlet i mars 2018 en egen sak om kantstopp basert på et innbyggerinitiativ fra beboere på Kråkenes som ønsket at kantstopp ble tilbakeført til busslommer. Fylkestinget grunnlov for etablering av kantstopp er samansett, og består av flere moment:

- Framkomst: Kantstopp prioriterer kollektivtrafikken og gir mindre tidsbruk ved inn- og utkøyring
- Komfort: Kantstopp gir mindre svingrørelser i bussen når passasjerene har reist seg
- Arealbruk: Kantstopp gir mindre inngrep i hus, hager og andre eiendommer.
- Drift og vedlikehold: Kantstopp er lettere å drifte og vedlikeholde, for eksempel ved snørydding.
- Investering: Kantstopp har generelt lavere investeringskostnader enn lommer.
- Universell utforming: Kantstopp gjør det lettere for sjåføren å manøvrere bussen tett inntil kantsteinen, og effektiviserer på- og avstiging.



5. MILJØBELASTNINGEN FRA TRAFIKK SKAL REDUSERES

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

Beste luftkvalitet i Bergensprogrammets historie

Resultatene fra målestasjonene gir indikatorer på hvorvidt strakstiltak bør iverksettes for å bedre luftkvaliteten. Målingene fra 2017 viser rekordlave målinger av nitrogen-dioksid. Målestasjonen på Danmarks plass viser et årsgjennomsnitt for på $34,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dette er den laveste registreringen på Danmarks plass siden oppstart av Bergensprogrammet i 2002, og er en nedgang på 14,5 % sammenlignet med 2016.

Videre ble det registrert 1 time med nivåer over $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ved målestasjon Danmarks plass. Forskriften setter krav til at det maksimalt er tillatt 18 timer med NO_2 nivåer over $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Målingen for 2017 er med andre ord godt innenfor grensen, og en nedgang på 95 % sammenlignet med 2016 (20 timer).

Fra og med 2016 ble forskriftens grenseverdier for svevestøv PM_{10} og $\text{PM}_{2,5}$ skjerpet. I 2017 ble det registrert 1 døgn med svevestøv på gjennomsnitt over $50 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$. Dette er godt innenfor både de lokale og de nasjonale målene for svevestøv.

Økte bompenger ved dårlig luft

I 2012 ble det vedtatt en endring i vegloven som åpner for å heve bompenger på dager med overskridelser eller fare for overskridelser av grenseverdiene i forurensningsforskriften. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vedtok i 2017 at det skal være mulig å femdoble bompenger på dager med fare for høy luftforurensning, en såkalt beredskapstakst. På dager med forhøyet bompenger skal kollektivtransport være gratis. Som luftmålingene indikerte ble det ikke aktuelt å iverksette beredskapstakst i 2017.

Økning i antall elbilpasseringer

Antallet elbilpasseringer gjennom bomringen i Bergen har økt kraftig de siste årene. Fra 2016–2017 har antallet elbilpasseringer økt med 29,6 %.

Statistikk viser at de fleste elbilene passerer bompengeringen i rushtiden. Bakgrunnen for dette er sannsynligvis at en del av de som sluttet å reise som bilfører i rushtiden da tidsdifferensierte takster ble innført har kommet tilbake, men som fører av elbil. Elbiler som andel av total trafikk økte fra 10,3 prosent i 2016 til 13,6 prosent i 2017.

Har vedtatt fornyet handlingsplan for bedre luftkvalitet i Bergen

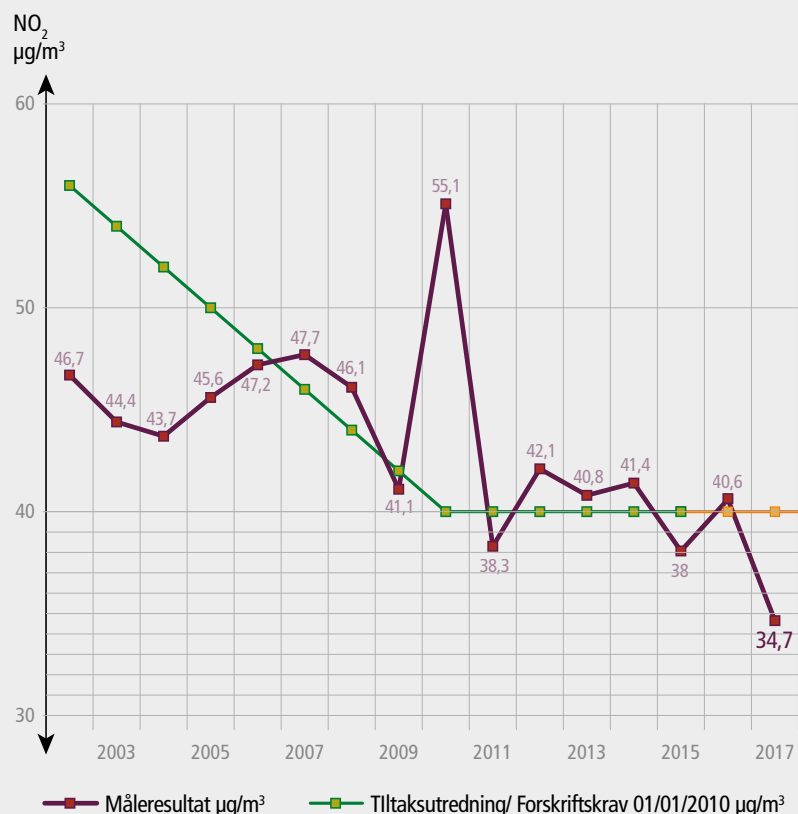
Bystyret har vedtatt revidert tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Bergen, med en handlingsplan i 10 punkt. Et miljøvennlig og attraktivt kollektivtilbud er et av målene.

De ti punktene i handlingsplanen er som følger:

1. Tids- og miljødifferensierte takster m/nytt takstregime og nye bomsnitt
2. Styrking av kollektivtilbudet - bybane til Fyllingsdalen, i tillegg til tilrettelegging for flere trolleybusser og nullutslippsbusser.
3. Landstrøm til skip i havn og maks grense for antall cruiseskipsanløp per døgn
4. Tiltak i og rundt tunellene i Bergen sentrum
5. Parkeringsrestriksjoner og utbygging av innfartsparkering
6. Videreføring av piggdekkgebyr
7. Gaterengjøring og støvbinding
8. Tilskudd til utskifting av gamle vedovner og forbud fra 2021
9. Varsling og informasjon
10. Mobilitet og kommunale tiltak, med spesielt fokus på tilrettelegging for sykling og samkjøring.

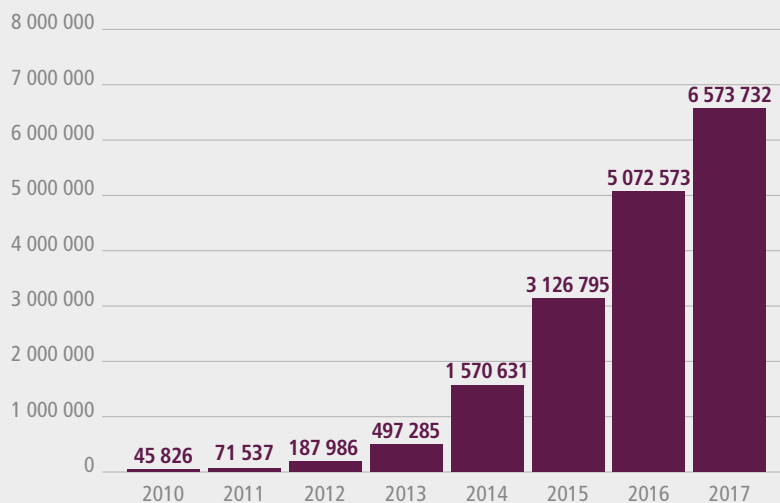


NO₂-målinger ved Danmarksplass



Elbilpasseringer bomringen Bergen

Antall passeringer



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



6. SENTRUM SKAL SKJERMES FOR UØNSKET TRAFIKKPRESS

Bomtakter

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

De trafikale effektene av tiltaket har vært sterkere enn ventet. Allerede i 2016 viste statistikken at fremkommelighetsutfordringene og køtiden i Bergen hadde blitt kraftig redusert. Denne trenden har fortsatt i 2017. SETT INN 2017 tall for kø/rushtidsfordeling

Som en konsekvens av at flere har endret sine reisevaner med overgang til alternative reisemiddel som sykkel, kollektiv og elbil har inntektene til Bergensprogrammet blitt lavere enn ventet.

Kong Oscars gate

Opprusting av sentrumsgater har siden starten vært et prioritert område i Bergensprogrammet. Oppstart av tiltak i Kong Oscars gate er et stort og viktig prosjekt innenfor dette programområdet. Arbeidet har foregått i faser, og i 2017 har arbeidene foregått på strekningen Vetrilidsallmenningen - Domkirkeplassen. Prosjektet har som formål å heve de bymessige kvalitetene i gaten, blant annet gjennom å legge bedre til rette for myke trafikanter, redusere gjennomgangstrafikk og forbedre infrastrukturen. Prosjektet har en forventet total kostnad på om lag 80 millioner kroner,

og de to første fasene fram til Domkirkeplassen skal ferdigstilles i 2018.

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

Sykkel i sentrum

Flere sykkeltraseer i sentrum har vært under planlegging i 2017. Sykkeltrase fra Gulatings plass via Torget og Bryggen til Sandviken E39 har vært under utredning i 2017 og blir ventelig behandlet i 2018. I 2017 har det også vært jobbet med sykkeltrasé fra Fløenstien til Gulatings plass. Dette arbeidet fortsetter i 2018.

Arbeidet med fornying av infrastruktur fra ytre del av Strandgaten, strekningen Holbergsallmenning til Nordnesbakken har pågått i 2017. Det er Graveklubben, sammen med Bymiljøetaten og Statens vegvesen som står for arbeidet på Nordnes. Bergensprogrammet finansierer ny sykkeltrasé på strekningen. På strekningen Nordnes-Haugeveien har det i 2017 pågått forprosjekt. Det forventes oppstart av prosjektet i løpet av 2018.



Kong Oscars gate rustes opp. Foto: Christine Hvidsten



7. DET SKAL ETABLERES ET SAMMENHENGENDE GANG- OG SYKKELVEGNETT

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

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

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

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

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

Gåbyen Bergen

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

Satsingen på Gåbyen Bergen skal legge til rette for at innbyggerne skal bevege seg mer i hverdagen, og ha et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. For å styrke gåbyen skal det tilrettelegges for overkommelige gangavstander og attraktive gangtraseer og gode sykkelveger.

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.

Prosjekter som stod ferdig i 2017

Sykkelveg med fortau Møllendalsveien

I desember 2017 kunne aktive trafikanter ta i bruk den nesten 1 km nye sykkelvegen med fortau i Møllendalsveien. Traseen binder sammen SIB sine studentboliger og deler av Høgskolen i Bergen med hovedsykkelruten fra Danmarks plass til Kronstad og mot Sentrum.

Sykkelveg med fortau Fyllingsdalsvegen

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen er det etablert 900 meter med sykkelveg med fortau sammen med kollektivfelt på strekningen. Sykkelvegen er adskilt fra kjørevegen med støy- og sprutskjerm av betong og glass. Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området, og på hovedsykkelruten mellom Fyllingsdalen og Ytrebygda og Bergen vest. Prosjektet ble ferdigstilt i mars 2017.

Gang- og sykkelveg langs Fleslandsveien

Det er etablert nytt tilbud for gående og syklende langs fv. 177 Fleslandsveien. Prosjektet ble ferdigstilt i 2017.

Sykeltrasé mot Nordnes

Sammenhengende sykkelfelt i Strandgaten fra C. Sundtsgate/ Holbergsalmenningen til Tidemannsgate (før Akvariet) på Nordnes er under utbygging. Sykkelfeltet er en del av hovedsykkelturen fra Bergen sentrum mot Nordnes og er derfor en viktig del av et tilfredsstillende sykkelvegnett i Bergen. Sykkelfeltet er utført av Graveklubben og åpnet oktober 2017.

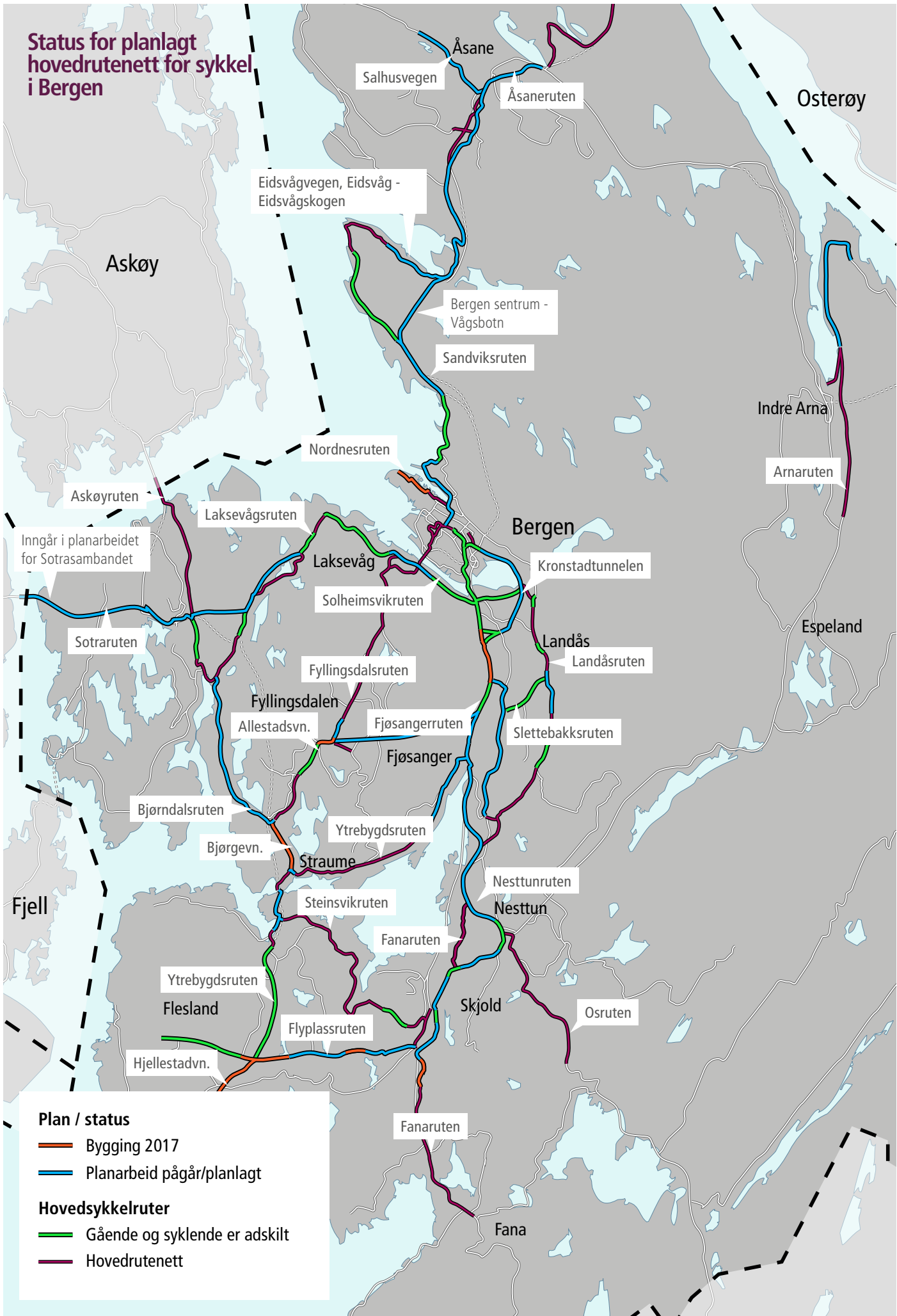
Sykelkryssing Solheimsgaten

På hovedruten fra sør (Fjøsangerruten) er det etablert sykkelkryssing over Solheimsgaten. Kryssingen er etablert for å forbedre tilbudet for gående og syklende fra Danmarks plass til og fra Bergen sentrum, og innebærer at kjøretrafikken i Solheimsgaten har vikeplikt for gang- og sykkeltrafikken i krysningspunktet. Kryssingen ble åpnet i mai 2017.

Skilting og oppmerking i sentrale strøk

Det ble i løpet av våren og sommeren 2017 utført skilting og oppmerking langs hovedruter i Bergen. Skiltingen innebærer tydeliggjøring av tilbudet for sykkeltrafikken, og informasjon om viktige destinasjoner og avstander for å øke attraktiviteten og fremkommeligheten for brukere.

Status for planlagt hovedrutenett for sykkel i Bergen



Pågående prosjekter i 2017

Gang- og sykkelbro Nygårdstangen.

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

Sykkelveg med fortau langs Salhusvegen.

Bygging av ny sykkelveg med fortau langs fv. 564 Salhusvegen på strekningen Åsamyrane–Ulsetstemma startet våren 2016. Dette er en del av Salhusvegen som mangler tilbud for myke trafikanter i dag og vil gi et fullverdig separert tilbud på 1,5 km både for gående og syklende. Prosjektet forventes ferdigstilt i første del av 2018.

Sykkelveg med fortau langs Bjørgeveien.

Arbeidet med å bygge sykkelveg med fortau langs fv. 540 Bjørgeveien langs Sælenvatnet på strekning Straumevegen–Sandeidet startet opp i april 2017. Strekingen utgjør en viktig del av hovedruten mellom Bergen vest, Fyllingsdalen og mot Sandsli/Kokstad og andre deler av Fana/Ytrebygda. Prosjektet inneholder også ny gang- og sykkelbro fra Bjørgeveien til nytt boligområde på Straume gård. Prosjektet ventes ferdigstilt sommeren 2018.

Prosjektering i 2017

Gang- og sykkelveg med bro Paradis

Det ble i 2017 satt i gang prosjektering og innledende eiendomserverv for gang og sykkelveg med bro over Nesttunvegen og bybane, og prosjektering av fremtidig vegnett på Paradis. Etablering av ny gang- og sykkelbro ventes igangsatt i løpet av våren 2018.

Sykkeltrasé Sandviken

På strekningen Gjensidigekrysset–Glass Knag i Sandviken skal det etableres nye forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Løsningene som skal etableres er ensidig sykkelveg og kollektivfelt, i tillegg til at krysset Sjøgaten/Sandviksvegen (Gjensidigekrysset) skal signalreguleres for å øke trafikksikkerheten. Prosjekteringsarbeid pågår i 2017 og 2018 og ventes lyst ut i løpet av sommer 2018.

Sykkeltrasé gjennom sentrum

Det er gjennomført et forprosjekt på fremføring av ny sykkeltrasé nord-sør igjennom sentrum. Formålet er å legge til rette for at det kan anlegges en trafikksikker og

attraktiv sykkeltrasé sør–nord gjennom sentrum. Forprosjektet var på offentlig høring høsten 2016 og ventes å bli politisk behandlet i løpet av våren 2018. Det vil bli startet opp prosjekteringsarbeid i henhold til anbefaling i politisk sak på hele eller deler av strekningen Christies gate–Sandviksvegen.

Øvrige tiltak

Snarveger til Bybanen

For relativt lave kostnader kan tilgjengeligheten til Bybanen økes for mange bolig- og arbeidsplassområder langs traseen. Eksempler på tiltak for å forbedre og oppgradere eksisterende og/eller etablere nye forbindelser, er nytt dekke og håndtering av overvann, trapper, håndlister, belysning og skilting for å utbedre og øke kvaliteten på gangtilbudet til bybanestoppene. Med utgangspunkt i tre rapporter om gangforbindelser for å korte avstanden til Bybanen for byggetrinn 1–3 har Bergen kommune og Bybanen utbygging identifisert om lag 30 tiltak som kan gjennomføres frem mot 2018. I 2017 er 7 snarveger ferdigstilt, mens 10–12 nye står ferdig i starten av 2018. Arbeidet med de resterende 10 snarvegene blir startet opp i februar 2018 og forventes ferdigstilt til sommeren 2018. Se oversikt side 28.

Skilting sykling i enveiskjorte gater

Bymiljøetaten er nå i gang med å skilte for sykling mot enveisregulerte gater. Følgende gater er skiltet per desember 2017:

- Ellerhusens vei (Skiltet og oppmerket sykkelfelt)
- Gimleveien
- Harald Hårfagres gate (Skiltet og oppmerket sykkelfelt)
- Jonas Reins gate (Skiltet og oppmerket sykkelfelt)
- Parkveien
- Repslagergaten
- St.Olavs vei
- Steinkjellergaten

Bymiljøetaten jobber nå med å få vedtak for resterende gater i prioritet 1 og prioritet 2. Skiltplanene er sendt til Statens vegvesen for å søke om vedtak.

Det er planlagt at vedtakene for neste fase skal foreligge innen januar 2018 slik at entreprenøren kan skilte og oppmerke resterende gater i prioritet 1. Noen gater i prioritet 1 og 2 vil kreve oppgradering av dekke.

Sykkelbyen Bergen

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

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

Prosjektet Sykkelbyen Bergen har jobbet aktivt med kommunikasjon i 2017. Sosiale medier som Facebook, Twitter og Instagram brukes aktivt, i tillegg til nettsiden www.sykkelbyenbergen.no. Facebooksiden har nesten 10.000 følgere.

Sykkeldynamoer er virksomheter i Bergen som har valgt å tilrettelegge for sykling til og fra virksomheten. Det er proaktive virksomheter som ønsker at flere ansatte og besøkende skal sykle i fremtiden.

I 2017 er tre nye virksomheter utpekt som Sykkeldynamoer. Disse er Hordaland fylkeskommune (v. fylkesrådmann Rune Haugsdal), Statens vegvesen (v. regionsjef Helge Eidsnes) kontor Hordaland og Haraldsplass diakonale sykehus (v. dir. Kjersti Fyllingen).

Sykkelbyen Bergen har bidratt til en rekke medieoppslag om sykling i Bergen i løpet av året.

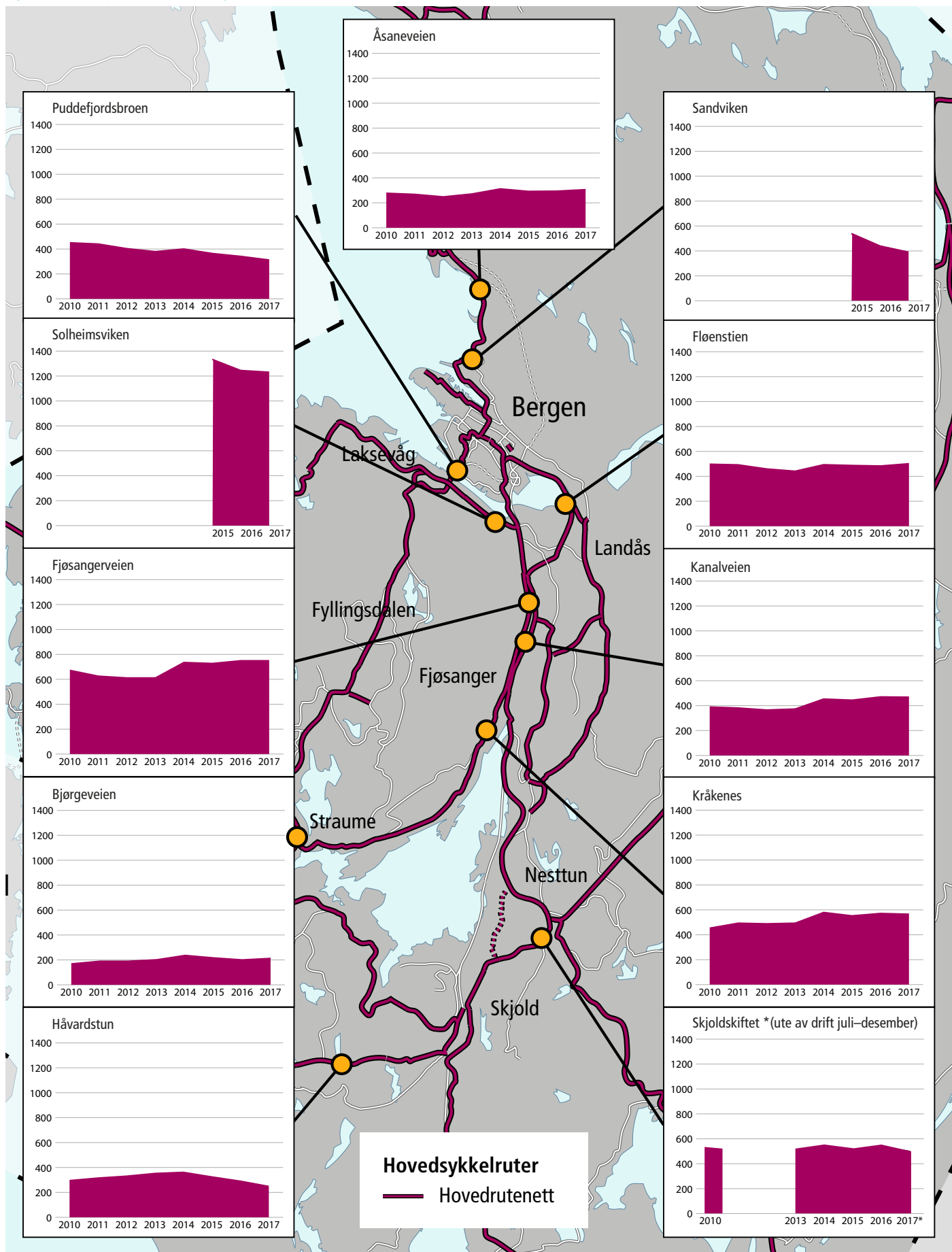
Av utadrettet virksomhet kan nevnes:

- Markering av vintersykkeldagen 12. februar,
- Utgivelse av sykkelmagasinet DRIV i april til alle husstander (117.000 stk.) i Bergen. Inspirasjon og informasjon om sykling i Bergen
- Tusenvis deltok på den store sykkeldagen, lørdag 22. april på Festplassen, som var en massemønstring av sykkelaktiviteter. Godt samarbeid med mange av byens sykkelaktører: Sykle til Jobben, Prøvekjøre, Cyclehack Bergen, Syklistenes Landsforening – Bergen og omegn, NCF Region Vest, Bergen CK, BMXSHOW.NO, Fysak Allaktivitetshus, Bergen 2017, og Team Rynkeby.
- Ny rekord i Sykle til jobben-kampanjen, en seksdobling av antall deltagere, fra 700 deltagere i 2014 til 4 000 deltagere i 2017. I 2017 slo Hordaland Oslo i antall deltakere for første gang, med 5 800 deltakere opp mot 4 300 i Oslo.
- I september 2017 arrangerte Bergen sykkel VM. Sykkeltrafikken ble doblet under arrangementet og arrangementet skapte en stor folkefest i gatene. Sykkelbyen Bergen gjorde en rekke kommunikasjonsaktiviteter for å øke engasjementet rundt begivenheten. Vi har laget informasjonsmateriell på norsk og engelsk til nettsiden vår, annonsert muligheter for sykkelparkeringer i hver bydel, annonsert gratis sykkelservice i de fleste bydelene i forkant av VM og oppfordret til å ta sykkelen fremfor bilen under VM.
- I årsskifte 2017/18 gjennomførte sykkelbyen Bergen en piggdekk-kampanje hvor det ble delt ut og montert 200 sett med piggdekk etter søknad fra over 1 200 personer.

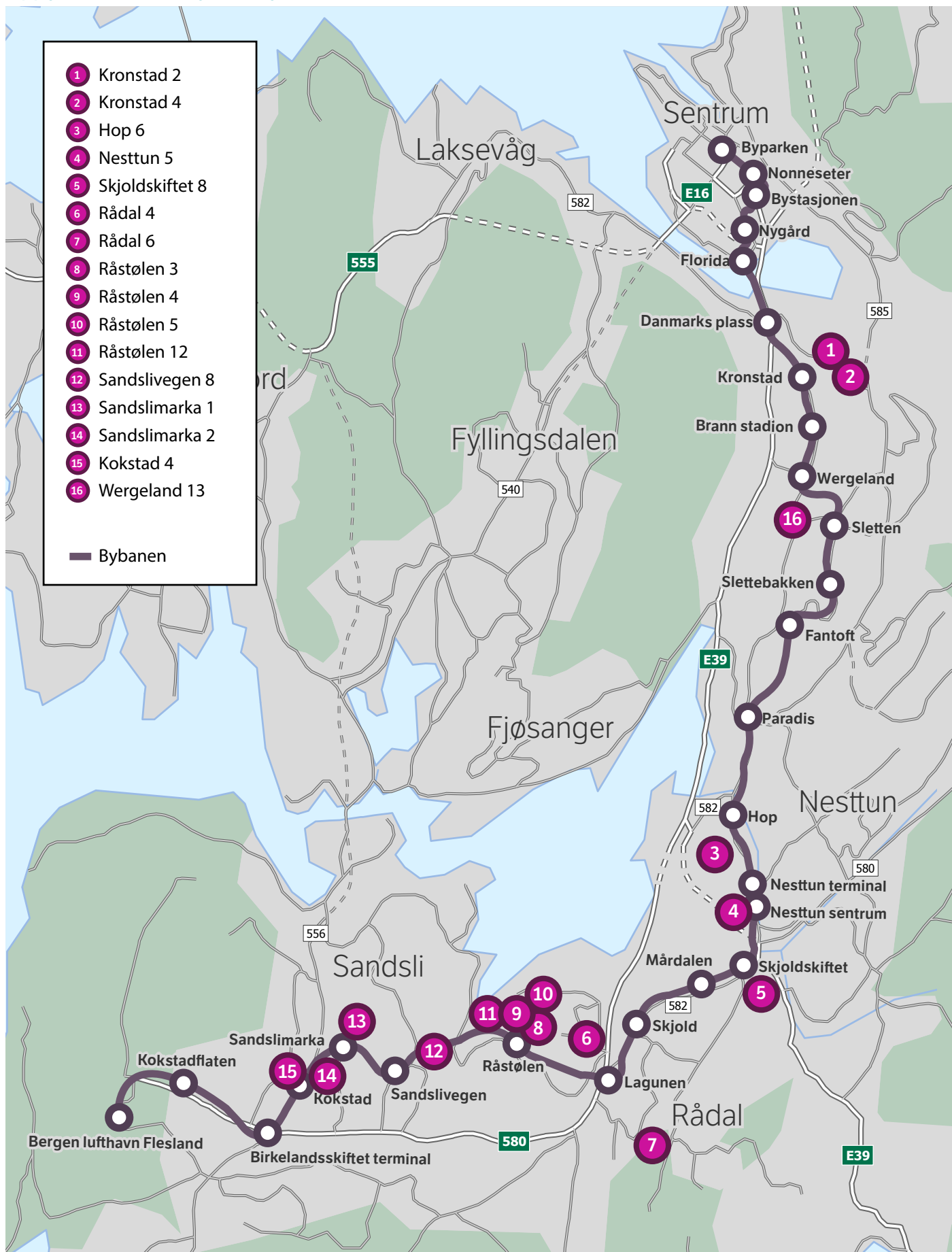


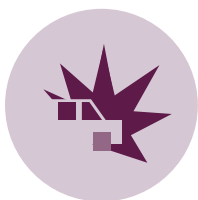
Vintersykkeldagen 2017. Foto: Ingrid Feet Bjørgo, Statens vegvesen

Sykkeltellepunkt årsdøgntrafikk (ÅDT) 2010–2017



Oppgraderte snarveger til Bybanen





8. DET SKAL SKJE FÆRRE TRAFIKKULYKKER

I siste 10-års periode 2008–17 ser vi en svært positiv nedgang i antall omkomne i Bergenstrafikken. I perioden 2015–17 omkom en person. Pr. 01.04.2018 er det 540 dager siden forrige dødsulykke.

Målet for trafiksikkerhetsarbeidet er at det skal skje færre trafikkulykker i Bergen. Trygghetsfølelsen for gående og syklende skal økes, med spesiell fokus på skoleveger. Målet er å redusere ulykker med alvorlig skadegrad. Fokus er spesielt satt på å redusere antall fotgjenger- og sykkelulykker i tettbygd strøk, samt utforkjørings- og møteulykker utenfor tettbygd strøk.

Tiltakene som er gjennomført er i all hovedsak forankret i Hordaland fylkeskommunes handlingsplan for trafiksikkerhet, tiltaksplan for trafiksikkerhet i Bergensprogrammet og/eller i Bergen kommunes trafiksikringsplan for perioden 2014–17.

Tiltak i 2017:

Trafiksikkerhetsinspeksjoner

Med utgangspunkt i gjennomførte trafiksikkerhetsinspeksjoner er det utført omfattende utskifting og supplering av rekkverk på fv. 7 mellom Trengereid og Gullbotn (til Samnanger grense). På fv. 580 Hardangerveien på strekningen mellom Espeland og Indre Arna er det gjennomført tiltak mot utforkjøring gjennom sikring av sideterreng, rekkverkstiltak mv.

Fotgjengersikring

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

I 2017 er det gjennomført omfattende tiltak på fv. 280 Svingen/Øvre Fyllingsveien i Damsgård skolekrets. Et av hovedtiltakene her er signalregulering av krysset mellom fv. 280 og Monrad Mjeldes vei. Dette er et punkt der det har vært flere trafikkulykker. På Tjønningen ved krysset med fv. 286 Krohnegården er det etablert flere kortere strek-

ninger med nytt fortau og bedre tilrettelagte krysningspunkt. Fysisk fartsdemping er også gjennomført flere steder. I fv. 240 Hesthaugveien er det etablert signalregulering av f.eks. gangfelt i 60-sonen ved Morvikbotn. Det er også gjennomført enkelttiltak i flere gangfelt.

Fotgjengersikring Kirkevoll skole

Etablering av nytt krysningspunkt for fotgjengere ved Kirkevoll skole startet opp sommeren 2016 og ble formelt åpnet 7. september 2017. Tiltaket omfatter etablering av undergang vest for kryss ved Krokeidevegen, kombinert med ombygging av krysset til rundkjøring med eget bussfelt fra Fanavegen til Krokeidevegen.

Målsettingen for tiltaket er å gjøre vegen tryggere for skolebarn og andre myke trafikanter. Bakgrunnen for valg av planfri kryssing er ulykkessituasjon, stort antall skolebarn som må krysse Fanavegen og stor trafikkmengde (11500 ÅDT).

Holdeplasser

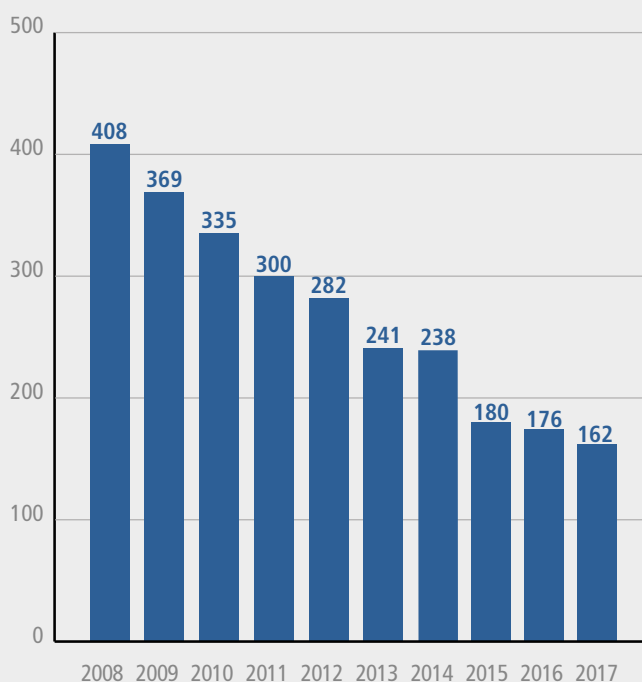
I Fyllingsdalen og Bønesområdet gjennomføres i 2017-18 en omfattende oppgradering av holdeplasser til universell utforming. Dette gjelder vegene fv. 283 Dag Hammarskiölds vei, fv. 284 J.L. Mowinckels vei, C.J. Hambros vei, fv. 285 Torgny Segerstedts vei, Bråtet og Bønnesskogen. I denne sammenheng blir det også gjennomført en rekke trafiksikringstiltak med nye gangfelt, oppgradering av gangfelt, intensivbelysning, kortere strekninger med fortau, kollektivvennlig fysisk fartsdemping mv. Det blir også gjennomført trafiksikkerhetstiltak i fv. 281 Vestlundveien og fv. 282 Allestadveien.

Ulykkespunkt

Et av de største TS-tiltakene i 2017 har vært signalregulering av krysset Bergenshallen Nord på fv. 251 Vilhelm Bjerknes vei. Kryssområdet er komplisert, trafikkeres bl.a. av Bybanen og ligger nær Sletten senter og Slettebakken skole, med tidvis stor aktivitet i forbindelse med arrangement o.l. i området ved Bergenshallen. Det har vært flere bekymringsmeldinger fra lokalt hold og signalregulering er også anbefalt i en tidligere trafiksikkerhetsinspeksjon.

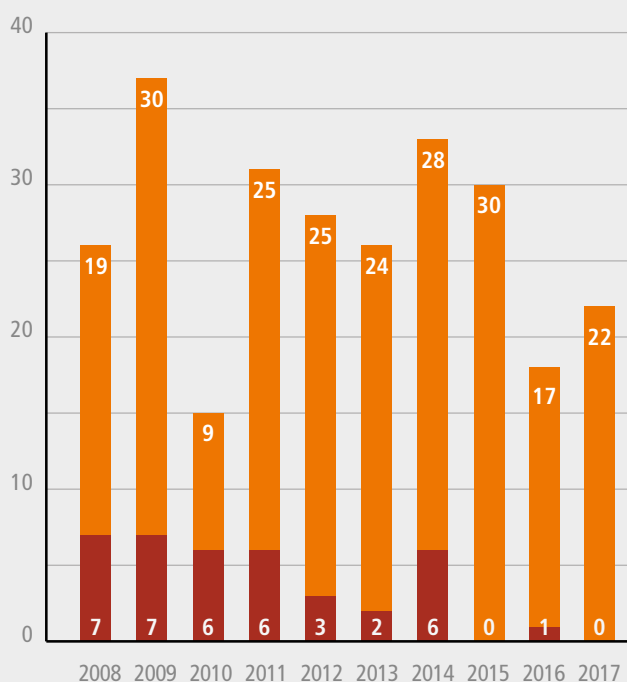
Det er gjennomført og ferdigstilt avkjørselssanering i fv. 172 Skagevegen der flere uoversiktlige enkeltavkjørsler er samlet i en felles avkjørsel med bakgrunn i vedtatt reguleringsplan.

Trafikkulykker



Foreløpige tall for Bergen pr. 05.04.2018 – registreringer avsluttes ila mai 2018. Ca. 94% av politirapporterte trafikkulykker med personskade i 2017 er ferdig registrert.

Drepte og hardt skadde



Det er ikke registrert omkomne i Bergenstrafikken i 2017. Antall hardt skadde ligger med mindre variasjoner rundt 23 personer per år.



Byråd for byutvikling Anna Elisa Tryti åpner ny sykkel- og fotgjengerundergang ved Kirkevoll skole 7. september 2017.
Foto: Bjarte Brask Eriksen, Hordaland fylkeskommune

Vegbelysning

Det er foretatt utskifting og oppgradering av eldre armatur på strekningene fv. 163 Fanafjellsvegen fra Stend til Nordvik, fv. 284 J.L. Mowinckels vei, fv. 280 Øvre Fyllingsveien. I tillegg er det gjennomført ytterligere belysningstiltak i fv.

240 Hesthaugvegen i krysset med Fossekleiva. Det er også etablert intensivbelysning ved flere gangfelt, f.eks. på fv. 580 Troidhaugveien ved Wernersholmvegen, fv. 287 Øvre Kråkenes ved Bønes skole, fv. 585 Nattlandsveien ved Ulriksdal mfl.



9. DET SKAL ETABLERES ET TILSTREKkelig FINANSIERINGSGRUNNLAG FOR TILTAK

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

Oppsummert ved inngangen av 2017 innebar programmet investeringer for vel 18 mrd. kr. (2017-kr) i nye samferdselsprosjekt i Bergen fra 2002-2025, inkludert fullfinansiering av tredje etappe av Bybanen (til Flesland). Økonomien i Bergensprogrammet utviklet seg mer gunstig enn det som ble lagt til grunn i Prp. 143 S (2012-2013).

Stortinget vedtok i 2015 Prp. 117 S (2014-2015) at Bergensprogrammet kan benytte inntil 200 mill.kr. til prosjektering av bybane IV til Fyllingsdalen innenfor det vedtatte finansieringsopplegget til Bergensprogrammet. Ut over dette kom midler gjennom gjeldende belønningsmiddel-

avtale for 2015- 2018. Det er søkt om ekstra midler når det er anledning til dette og i 2017 ble det innvilget 100 mill. kr. i ekstra belønningsmidler over revidert statsbudsjett.

I 2017 signerte Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten byvekstavtale for Bergen og bompengesøknad for ny bypakke ble vedtatt i bystyre og fylkesting. Stortinget vedtar Prop. 11 S (2017-2018) Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland 21. desember. Vedtaket sikrer finansieringen av byvekstavtalen og er nødvendig for å sikre tilstrekkelig finansiering til videre utbygging av Bybane og annen transportinfrastruktur i Bergen i de kommende årene.

31. desember: Bergensprogrammet avsluttes og er erstattet av Miljøløftet.

Del 3

Årsoppgjøret



Allsidig bruk av sykkelveg. Foto: Christine Hvidsten, Bergen kommune

Inntekter og utgifter

I perioden 2002–2009 kom de offentlige midlene over riksvegbudsjettet. Etter 2010 er det fylkeskommunen som bevilger de offentlige midlene til Bergensprogrammet over den økonomiske rammen for fylkesveger. Bompengene som ble investert i perioden 2002–2005 kom fra de løpende bompenginntektene og ubrukte midler overført fra årene før 2002. I perioden 2006–2009 ble det i tillegg til de løpende bompenginntektene tatt opp lån på vel 1,6 milliarder kroner. Per 31.12.2017 var det samlede lånebeløp i Bergensprogrammet, nå Miljøløftet, på 5,3 milliarder kroner.

Belønningsmidler

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

Det er avtalefestet en utbetaling på 200 millioner kroner i 2017. I tillegg ble det bevilget 100 mill. kr etter at statsbudsjettet for 2017 forelå. Gjenstående midler blir brukt til delfinansiering av tiltak som vil være under realisering i 2018. Det utarbeides årlig en egen rapport til Vegdirektoratet for bruken av belønningsmidler.

Sektordiagrammet side 37 viser fordeling av belønningsmidler gitt til Bergen for 2017.

Forholdet mellom plan- og byggeprogram og de faktisk disponible midler

Faktiske disponible midler i 2017 avviker fra disponible midler i plan- og byggeprogram for 2017. Det er flere årsaker til dette:

- Plan- og byggeprogrammet har ikke med tall for faktiske overførte beløp fra 2016 til 2017. (Etter 2012 overføres

kun bompenger, belønningsmidler, tilskudd og forskudd). Regnskapet for 2016 avsluttes ikke før 20. januar 2017 og disse tallene forelå derfor ikke ved tidspunkt for utarbeidelse av plan og byggeprogram for 2017.

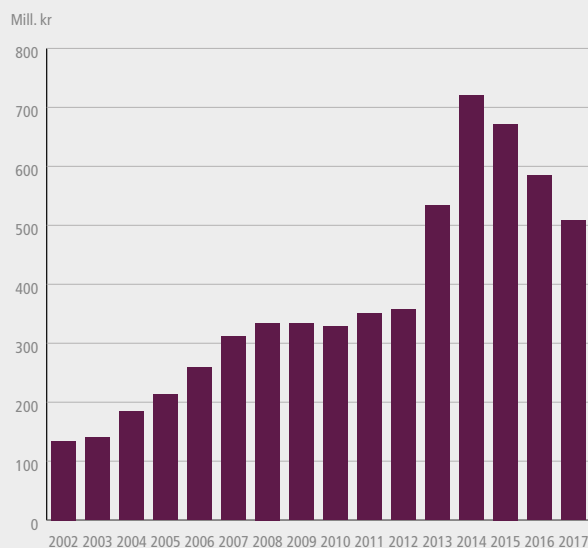
- Disponible midler i plan og byggeprogram har ikke med, eller forutser ikke budsjettsalderinger som foretas i løpet av 2017. Plan- og byggeprogrammene blir utarbeidet tidlig høst året før budsjettåret det skal gjelde for. Ved utarbeidelse av dokumentene tas det utgangspunkt i prognoser for hva en på det gitte tidspunktet tror vil være finansieringsbehovet i prosjekt det påfølgende året

Tabellen under viser hva som faktisk har vært disponible midler i 2017. Alle tall i 1000 kr. 2017 kr.

Programområde	Årets tildeling (til disposisjon plan- og byggeprogram 2017)	Faktisk disponible midler 2017*
Miljøtiltak	47,0	41,4
Gang- og sykkeltiltak	154,0	172,5
Trafikksikkerhetstiltak	32,0	58,7
Kollektivtiltak	96,0	153,7
Planlegging	20,0	42,0
Kommunikasjon	4,0	4,0
Prosjektering fremtidige tiltak	2,0	2,0
Eksternt finansierte tiltak fra tidligere år		4,6
Sandslikrysset	2,0	2,0
Store prosjekt		
Bybanen	200,0	291,7
Ringveg vest II	80,0	80,0
Hjellestadvegen	50,0	40,0
Sum	687,0	892,6

*Faktisk disponible midler for 2017 inneholder faktiske overføringer (bompenger, belønningsmidler og tilskudd) fra 2016, bevilgninger i 2017 og budsjettsalderinger i 2017.

Netto bompengainntekter

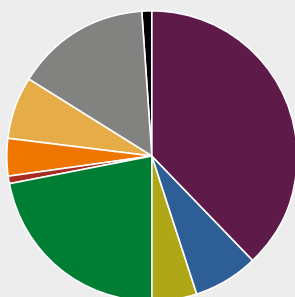


Utvikling av netto bompengainntekter 2003-2017. (Tall for 2017 rapportert fra Ferde per 28.02.2018. Endelig regnskap for 2017 foreligger først etter påsken 2017).

Figuren over viser netto bompengainntekter i perioden fra 2003 til og med 2017. I 2017 var det en samlet netto inntjening på ca. 508,1 mill.kr. i bompengeringen.

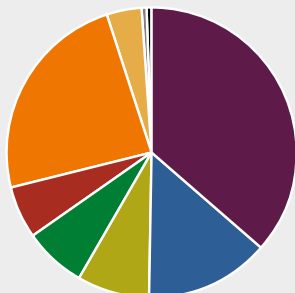
Fordeling av belønningsmidler 2017

- Utvikling av kollektivtilbudet - **38 %**
- Terminaler, knutepunkt og holdeplasser - **7 %**
- Fremkommelighetstiltak for buss på stamlinjene - **5 %**
- Sykkeltiltak - **22 %**
- Gangetiltak - **1 %**
- Miljøtiltak - **4 %**
- Planleggingsmidler - **7 %**
- Bybanevogner - **15 %**
- Elektriske busser - **1 %**



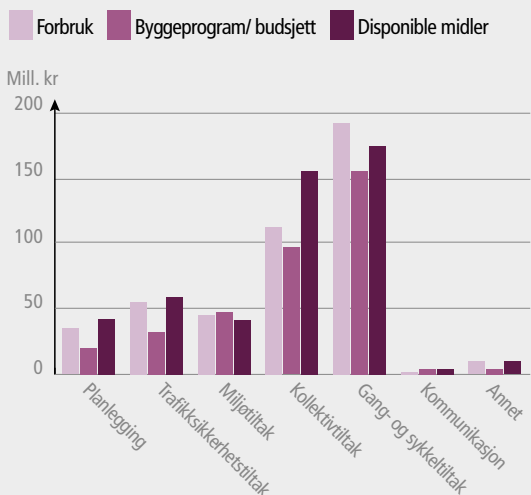
Forbruk fordelt på de ulike poster 2017

- Bybanen - **37 %**
- Kollektivtiltak - **14 %**
- Ringveg Vest - **8 %**
- Trafikksikkerhetstiltak - **7 %**
- Miljøtiltak / gateopprusting - **6 %**
- Gang- og sykkeltiltak - **24 %**
- Planlegging - **4 %**
- Kommunikasjon - **>0 %**
- Andre tiltak - **>0 %**



Forbruk i forhold til Plan- og byggeprogram 2017

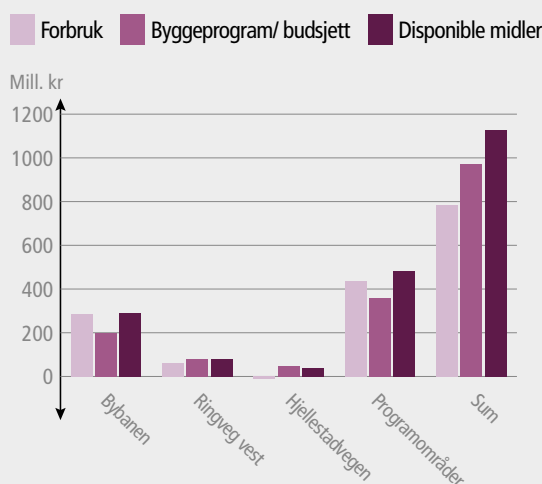
Søylediagrammene under viser forbruk i forhold til plan- og byggeprogram og faktisk disponible midler i 2017. Programområder er her inkludert planlegging og kommunikasjon, fordi dette regnes med under programområdene i plan- og byggeprogrammet.



Overførte belønningsmidler fra 2016 og ekstra løyving i 2017 har økt disponible midler til planlegging, kollektivtiltak, og gang- og sykkeltiltak betraktelig. Posten trafikksikring ble i tillegg økt gjennom salderinger for å innløse fremtidige bindinger på fotgjengerkryssing ved Kirkevoll skole. Kollektivtiltakene har forholdsvis størst mindreforbruk. I hovedsak er dette opprusting av hold-plasser og bruk av belønningsmidler til kollektivprioritering Haukås/Breistein og kollektivfelt i Hesthaugveien som fullføres i 2018. av Kong Oscarsgate har hatt raskere fremdrift enn forutsatt og medførte at posten miljø og sentrumstiltak fikk et merforbruk i 2017. Ellers må posten gang og sykkeltiltak nevnes spesielt der etableringen av sykkelveg med fortau i Salhusveien har et merforbruk i 2017 som skyldes manglende bevilgning av merverdiavgift for kostnader dekket av tilskudd fra private aktører.

Som omtalt i plan- og byggeprogram for 2017 er de overførte belønningsmidlene fra 2016 til 2017 tatt høyde for og beregnet med for å sikre finansiering av tiltak i 2017.

Forbruk på ulike poster 2017



Forbruk bybane, Ringveg vest og programområder opp mot byggeprogram/ disponible midler. Til disp. for året 2017= faktiske overføringer (bompenger, belønningsmidler og tilskudd) fra 2016 + bevilgninger for og i 2017 + budsjett-salderinger i 2017. I 2017 er det kontert feil ved rekvirering av bompenger for prosjektet Hjellestadvegen. Tallene i årsmeldingen er regnskapstall. Prosjektet har hatt en reel produksjon på 30,9 mill i 2017.

Investeringer

Totalt er det i 2017 brukt vel 0,8 milliarder kroner i regi av Bergensprogrammet. Foruten de store prosjektene, er det investert mest i gang og sykkeltiltak og kollektivtiltak. Tabellen under viser forbruk fordelt på de ulike poster.

Investeringer	Store prosjekt	Andre tiltak	Trafikk-sikkerhets-tiltak	Miljø-tiltak/gateopp-rusting	Kollektiv-tiltak	Gang- og sykkel-tiltak	Plan- legging	Kommu- nikasjon	Sum
Programområder (inkludert planlegging og kommunikasjon)			54,6	45,2	111,7	189,9	34,7	2,0	438,1
Kommunale veger			18,0						18,0
Ringveg vest	60,6								60,6
Bybanen*	287,4								287,4
Andre strekningsvise prosjekt (Sandslikrysset)		-1,6							-1,6
Sum Bergensprogrammet	348	-1,6	72,6	45,2	111,7	189,9	34,7	2,0	802,5

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

Oversikt forbruk: fylkesveger

Programområder	Mill. kr.
Andre tiltak (strekningvise prosjekt utenom Ringveg vest)	
Prosjektering fremtidige tiltak	2,0
Hjellestadvegen*	-2,1*
Grunnerverv –inntekt etter behandling av skjønn	-3,9
Sandslikrysset	2,4
Sum	-1,6
Miljøtiltak	
Støytiltak	0,1
Tiltak etter vannforskrift	0,5
Kong Oscars gate (fra Vetrilidsallmenningen – Nygaten)	41,2
Trolleybuss- infrastruktur	0,0
Mobilitetstiltak	3,3
Forlenging av trolleylinje	0,0
Sum	45,2

Fortsettelse fylkesveger

Gang- og sykkeltiltak	
Sykeltrase/ kollektivfelt Sandviksvei-Sandviksvei 163, prosjektering	1,3
Nygårdstangen, gang- og sykkelbro, anleggsarbeid	15,8
Salhusveien, Sykkelveg m/ fortau, anleggsarbeid	74,5
Gang og sykkeltiltak i knutepunkt, eks Paradis, Wergeland etc. prosjektering	16,7
Bjørgeveien, Straumeveien-Sandeidet, Sykkelveg m/ fortau, anleggsarbeid	32,9
Oppfølging sykkelbyavtalen	3,3
Gangveger til bybanestopp	4,7
Sykkelveg mot Nordnes, anleggsarbeid	8,7
Sykling mot enveiskjørt gater	16,0
Bysykler	0,0
Skilting oppmerking i sentrale strøk	4,2
Sykkelparkering kollektivterminaler	0,0
Diverse sykkeltiltak	1,1

Fortsettelse fylkesveger

Tiltak etter sykkelveginspeksjoner	0,0
Fleslandsveien	8,4
Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet for kollektivtransport, prosjektering	2,2
Sum	189,9
Trafikksikkerhetstiltak	
Trafikksikkerhetsinspeksjon (ts-revisjoner)	5,4
Fotgjengersikring	9,4
Vegbelysning	1,8
Ulykkespunkt	4,8
Trafikksikkerhetsplan – diverse mindre tiltak (Straktiltak etter kommunal trafikksikkerhetsplan)	1,3
Fotgjengerkryssing ved Kirkevoll	31,8
Sum	54,6
Kollektivtiltak	
Innfartsparkering	0,3
Opprusting holdeplasser (inkludert fysisk tilrettelegging for sanntidssystem)	16,2
Bytte av leskur på særlig viktige holdeplasser	3,1
Sentrumsterminalen –videreføring av pågående prosjekt	14,3
Sletten terminal	0,0
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	0,6
Åsane terminal –tilrettelegging for mer kapasitet	11,2
Kollektivfelt Fyllingsdalen, Allestadvegen – Skarphaugen,	23,4
Kollektivfelt Hesthaugveien	1,5
Aktiv signalprioritering	1,9
Tiltak etter strekningsvise utgreiinger stamlinjene	0,0
Fremkommelighet kommunale veier, busslinje 10	5,0
Kollektivprioritering Haukås/ Breistein (kryssutbedring og kollektivfelt)	3,2
Diverse kollektivtiltak, fremkommelighet etc.	0,4
Oppgraderinger Bybanen	18,6
Kollektivfelt Haukeland sør	0,2
Holdeplasser på kommunal veg	12,0
Sum	111,7
Sum fylkesveger utenom Ringveg Vest	399,8

*I 2017 er det kontert feil ved rekvirering av bompenger for prosjektet Hjeltestadvegen. Tallet i tabellen er regnskapstall. Prosjektet har hatt en produksjon på 30,9 mill i 2017.

Oversikt forbruk: kommunale veger

Programområder	Mill. kr.
Trafikksikkerhetstiltak	
Skeievegen, gang- og sykkelveg	12,00
Lyngbøveien, trafikksikring	0,50
Bankvegen, fortau	0,60
Johan Berentsenvei, fortau	0,60
Kringlebotn, kryss med Sandalsringen, rundell	1,00
Grønnestølsveien, fortau	0,30
Sekkepost, gangfelt	0,50
Sekkepost skilt	0,04
Sekkepost vegbelysning	0,50
Fartsdempende tiltak	1,50
TS-prosjekt Løvåsbakken	0,03
TS-prosjekt Sagstadveien	0,09
TS-prosjekt Brattlandsveien	0,03
TS-prosjekt Søndre Øyjorden	0,06
TS-prosjekt Gaupåsveien	0,05
Sum kommunale veger	18,00

Planaktiviteter i 2017

Den største planoppgaven i 2017 har vært planlegging av Bybanen, mellom Bergen sentrum og henholdsvis Fyllingsdalen og Åsane. Andre planaktiviteter har vært kollektivsystem sentrum – Bergen vest, utvikling av diverse sentrumsprosjekt, gang- og sykkelprosjekt langs Bjørgevegen og Storetveitvegen, og sykkelkryssing av Fjøsangerveien. I det videre nevnes noen av de viktigste planoppgavene i 2017 under de ulike programområdene:

Gang- og sykkeltiltak

Under programområdet gang- og sykkel er det utarbeidet justert og endelig reguleringsplanforslag for Bjørgevegen mellom Lyderhornsvei og Sandeid som er klar for politisk sluttbehandling i Bergen kommune. Det arbeides også med reguleringsplanforslag for Storetveitvegen mellom Paradis og Hagerups vei, Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Minde Alle og sykkelkryssing av Fjøsangerveien ved Fabrikkgaten.

Av riksvegprosjekt er det utarbeidet reguleringsplanforslag langs Osbanen mellom Nesttun og Lagunen og fra Arna til Garnes. I tillegg arbeides det med reguleringsplan langs Vossebanen fra Nesttun til Fjøsanger, samt gang- og sykkelløsning langs Eidsvågveien, Reguleringsplan for Carl Konows gate inkludert nedre del av Fyllingsveien ble også vedtatt i 2017.

Trafikksikkerhetstiltak

Tiltakene som er gjennomført er i all hovedsak forankret i Hordaland fylkeskommunes handlingsplan for trafikk-sikkerhet, tiltaksplan for trafikksikkerhet i Bergens-programmet og i Bergen kommunes trafikksikringsplan for perioden 2014-17. Målet er at trygghetsfølelsen for gående og syklende skal økes, med særlig fokus på skoleveger. Fokus er satt på å redusert antall fotgjenger- og sykkelulykker i tettbygd strøk, samt utforkjørings- og møteulykker utenfor tettbygd strøk.

Kollektivtiltak

I 2017 er det arbeidet med reguleringsplan for Bybanen Bergen sentrum – Fyllingsdalen og Bybane Bergen sentrum – Åsane. Det er også blitt utført utredningsarbeid for kollektivsystem Bergen sentrum - Bergen vest, samt reguleringsplaner for Nattlandsveien – Landåssvingen – Mannsverk, Åsamyrane mellom Nyborg og Hesthaugveien, bussholdeplass m.m. ved Sletten bybanestopp og Wergeland, og reguleringsplasser for busser ved Lille Nesttunvannet.

Sentrumstiltak/ miljøtiltak

I 2017 er det arbeidet med planer for å fremme helhetlige prinsipløsninger for gående, syklende, kollektivtrafikk og øvrig gatebruk i sentrum, der en har sett ulike behov i sammenheng.

Kostnader planprosjekter (planaktiviteter) i 2017	
	Mill.kr
Stillinger/ informasjon	6,5
Sentrumstiltak/miljøtiltak	0,7
Kollektivtiltak	17,5
Trafikksikkerhetstiltak	0,4
Gang - og sykkelplanlegging	7,7
Sum	32,8
Sekretariat Byvekstavtale	1,9
Sum	34,7
For øvrig planlegges det for tiltak på riksveg	
Riksveg	12,1

CV Bergensprogrammet

- Primo juli 1995: Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø første gang lansert i forslag til kommuneplanens arealdel
- 3. juli 1996: vedtas som oppgave i planperioden ved bystyrets vedtak om kommuneplanen
- 14. april 1997: formell oppstart hovedutvalgssak 186/97
- November 1997 sak om behov for politisk/administrativ kontaktgruppe
- 4. februar 1998: medlemmer til kontaktgruppen oppnevnes
- 6. februar 1998 første møte i kontaktgruppen for Bergensprogrammet avholdt
- 6/7. februar 1998 todagers seminar for politiske og administrative deltakere i planarbeidet
- 23. februar 1999: høringsforslaget utlagt, HOBY-sak 125/99
- 31. mai 1999, etter høring, bystyrebehandling B-sak 137/99 og Fylkestinget 9. juni 1999
- Oktober 1999: omtalt i transportetatens planforslag-høringsutkast til NTP 2002-2011
- Våren 2000: i St.m. 46 (1999-2000) om NTP 2002-2011
- 5. juni 2000: bystyresak om nytt trafikantbetalingssystem for Bergen
- 11. oktober 2000: inngår innstilling S.nr 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan (2002-2011)
- 27. november 2000: bystyret behandler sak 275/00 «Bergensprogrammet – søknad om tillatelse til bompengefinansiering av tilhørende program»
- 14. desember 2000: fylkestinget behandler kommunens søknad om bompengefinansiering
- 14. juni 2002: St.prop.76 (2001-2002) om Bergensprogrammet lagt frem av regjeringen
- 26. november 2002: innstilling S.nr.45 (2002-2003) avgitt av Stortingets samferdselskomite
- 17. desember 2002: stortingsbehandling Bergensprogrammet: - bred politisk enighet og forpliktende avtaler
- 13. mars 2000: Bystyrets vedtak om kommunedelplan Bybanen
- 17. desember 2002: Bergensprogrammet vedtatt i Stortinget
- Februar 2006: Stortingsproposisjon nr 75 (2004-05) om Bergensprogrammet behandlet i Stortinget som klarerte bruk av bompenger for å finansiere Bybanen
- 25. mai 2009: Bystyret behandlet sak om videreføring av Bergensprogrammet
- Juni 2009: Fylkestinget behandlet sak om videreføring av Bergensprogrammet
- 10. juni 2010: Stortinget klarerte i stortingsproposisjon nr. 108 S, finansiering av byggetrinn 2 for Bybanen og Ringveg vest
- Februar/ mars 2012: Bystyret og Hordaland fylkesting om videreføring av Bergensprogrammet 2013-2025, (inkludert Bybanen til Flesland).
- 26. April 2013: St.prp. 143 S (2012-2013). Tilråding fra Samferdselsdep. / godkjenning i statsråd (regjeringen StoltenbergII) samme dag.
- 21. mai 2013: Stortingsinnstilling 324 S (2012-2013)
- 28. mai 2013: Stortingsvedtak St.prp.143 S (2012-2013)
- 17. september 2014: Bergen bystyre ber i sak 204/14 byrådet om å fremme sak om tidsdifferensierte bompenger
- 18. februar 2015: Bystyret vedtar tidsdifferensierte takster i bomringen, 45 kr for liten bil og 90 kr for stor bil i rush og 19 og 38 kr ellers.
- 10. mars 2015: Fylkestinget slutter seg til videre arbeid med bymiljøavtale for Bergen.
- 29. april 2015: Bystyret slutter seg til videre arbeid med bymiljøavtale for Bergen.
- 09. juni 2015: Stortinget vedtar Prop. 117 S (2014-2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane. Bompenger kan finansiere grunnverv og prosjektering av Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen.
- Desember 2015: Stortinget vedtok gjennom statsbudsjettet Prop. 15 (2015-2016) innføring av tidsdifferensierte bompengetakster.
- 9. og 16. mars 2016: Lokale vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune om strakstiltak for bedre luftkvalitet –beredskapstakster og gratis kollektivtilbud på dager med fare for høy luftforurensning.
- 19. oktober 2016: Bystyret får fremlagt status for arbeid med bymiljøavtale (senere endret av regjeringen til byvekstavtale)
- 1. september 2017: Den nye Byvekstavtalen for Bergen signeres av fungerende fylkesordfører i Hordaland Pål Kårbø, byråd i Bergen Anna Elisa Tryti, samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner.
- 20. desember 2017: Bypakke Bergen vedtas og godkjennes i Stortinget. Vedtaket sikrer finansieringen av byvekstavtalen. Bypakke Bergen og byvekstavtalen i Bergen får samlebetegnelsen Miljøløftet.
- 31. desember 2017: Bergensprogrammet avsluttes.



Statens vegvesen



BERGEN
KOMMUNE



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE