

Handlingsprogram 2020–2023



SAMMEN
OM



Miljøløftet

Forord

Miljøløftet er nå inne i sitt andre år som samarbeid om byvekstavtalen og bompengepakken for Bergen. Årets handlingsprogram er en rullering av Miljøløftets handlingsprogram 2019-2022. I behandlingen av handlingsprogrammet besluttes realisering av prosjekter som støtter målet i byvekstavtalen: Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing, mye omtalt som nullvekstmålet. Avtaleparter er Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen.

Grunnlaget for Miljøløftet er byvekstavtalen som ble signert 1. september 2017 og bompengepakke for Bergen som ble vedtatt av Stortinget desember 2017. Handlingsprogrammet vil også fremover bli rullert årlig.

Det statlige bidraget i handlingsprogramperioden styres av byvekstavtalen, og blir endelig fastsatt gjennom årlig behandling av statsbudsjettet. Gjeldende byveksttale er basert på rammer i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Avtalen er i skrivende stund fortsatt under reforhandling med utgangspunkt i rammene i NTP 2018-2029. Gjennom reforhandlingene vil også det økonomiske bidraget fra fylkeskommunen bli vurdert på nytt. Forutsetningene for de økonomiske rammene kan dermed bli endret dersom ny avtale inngås.



Syringsgruppen, f.v. Anna Elisa Tryti, Kirsti Slotsvik, Terje Moe Gustavsen, Anne Gine Hestetun, Lars Sponheim

Innhold

1. Rammer for handlingsprogram 2020-2023	5
1.1. Hva er Miljøløftet	5
1.2. Mål og styring	5
1.3. Status og nøkkeltall for Bergen	5
2. Økonomiske forutsetninger for Handlingsprogram 2020-2023 - inntekter	8
2.1. Inntekter	8
2.2. Økonomiske bindinger - kostnader	9
2.3. Økonomisk handlingsrom	9
2.4. Prioriteringer i Handlingsprogram 2020-2023	10
3. Organisering og rapportering	13
3.1. Organisering	13
3.2. Årlig beslutningsprosess:	14
3.3. Porteføljestyling	14
3.4. Rapportering	15
3.5. Ytterligere planer og strategiske føringer	15
4. Status og nøkkeltall for Bergen	18
4.1. Mer attraktivt for myke trafikanter	18
4.2. Mer attraktivt for kollektivreisende	19
4.3. Byutvikling rundt knutepunkt	19
4.4. Planlegging av investeringer og tiltak	20
4.5. Synliggjøre Miljøløftet	20
5. Beskrivelse av prosjektene	22
5.1. Gange, sykling og trafikkssikkerhet	22
5.2. Kollektivtiltak	24
5.3. Sentrum og knutepunktutvikling	27
5.4. Planlegging og prosjektering	28
5.5. Sekretariat og holdningsendrende arbeid	28
6. Økonomisk oversikt	31
6.1. Oversikt for (2019)2020-2023	31

1



1. Rammer for handlingsprogram 2020-2023

1.1. Hva er Miljøløftet

Miljøløftet er navnet på samarbeidet om den nye bompengepakken og byvekstavtalen for Bergen. Miljøløftet erstattet fom. 1. januar 2018 Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, som var en bompengepakke og et samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen.

Fra Bergensprogrammet ble opprettet i 2002 og fram til og med 2017, er det investert 17,6 mrd. 2019-kr i ulike samferdselsprosjekter. Alle forpliktelser fra Bergensprogrammet er overført til Miljøløftet. Dette gjelder fullføring av påbegynte byggeprosjekter samt overtakelse av opparbeidet låneforpliktelse på 5,3 mrd. kroner.

Bergen var den første byen som inngikk byvekstavtale. Avtalen er nå under reforhandling, basert på økonomiske rammer og prioriteringer som Stortinget har gitt gjennom behandlingen av NTP 2018-2029. I forhandlingene om ny byvekstavtale, deltar Bergens omegnskommuner Askøy, Os, Lindås og Fjell.

1.2. Mål og styring

Målet for Miljøløftet er fastslått i byvekstavtalen: Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, mye omtalt som nullvekstmålet.

Byvekstavtalen fastslår at løsninger 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.

Byvekstavtalen forplikter også på arealbruk. Regional og kommunal planlegging skal bidra til at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Løsningene skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

Målet skal gjelde avtaleområdet som en helhet. Det vil i denne avtalen si Bergen kommune. Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

Byvekstavtalen gjennomføres i tråd med Regjeringens overordnede og langsiktige mål i transportpolitikken: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Miljøløftet ledes av en styringsgruppe bestående av byutviklingsbyråden i Bergen, fylkesordføreren i Hordaland, vegdirektøren, jernbanedirektøren og Fylkesmannen i Vestland. Vegdirektøren leder gruppen. Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling.

1.3. Status og nøkkeltall for Bergen

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 med forbrenningsmotor bl.a. ved innføring av rushtidsavgift. Investeringene og innretningen på bompengoordningen i det nå avsluttede Bergensprogrammet har gitt gode resultater, med blant annet sterk økning i andel kollektivreisende, redusert biltrafikk gjennom bomringen og en høy andel nullutslippskjøretøy.



- Biltrafikken inn mot sentrum ble 6 prosent lavere fra 2015-2017, og biltrafikken inn mot sentrum er 20 prosent lavere enn i 1990.
- I januar 2019 utgjorde elbilene 21,8 prosent av passeringene gjennom bomringen.
- Fra 2010 har antall kollektivreiser innenfor Bergen kommune økt med over 70 prosent.

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 har vært på høring, og det forventes vedtak våren 2019. Planen legger opp til en betydelig innstramming i arealpolitikken. Det satses på en kompakt byutvikling slik at gange, sykkel og kollektivtrafikk skal være de prioriterte.

2



2. Økonomiske forutsetninger for Handlingsprogram 2020-2023 - inntekter

Alt arbeidet i Miljøløftet bygger på Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017-2023 og Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland,

2.1. Inntekter

Prop. 11 S (2017-2018). Byvekstavtalen fastsetter følgende finansieringsbidrag til prosjekter og tiltak:

2.1.1. Statlige midler

Programområdetiltak på riksveg

Programområdetiltak på riksveg: 1,5 mrd. (2017-kr) i avtaleperioden skal avsettes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Midlene indeksreguleres.

Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Statens 50%-andel av kostnadene for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen er basert på KS2 og endelig finansieringsplan. Statens halvdel utgjør per dags dato inntil 3329 mill. 2018-kroner. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen. Midlene indeksreguleres.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Midlene fra belønningsordningen blir fordelt gjennom byvekstavtalen. Disse er nå 200 mill. kr per år frem til og med 2023. Økning i belønningsmidler er tema ved reforhandling av byvekstavtalen som nå pågår.

2.1.2. Fylkeskommunalt bidrag

Byvekstavtalen fastsetter et årlig bidrag fra Hordaland fylkeskommune på 255 mill. 2017-kr. Midlene indeksreguleres. Ved reforhandling av avtalen, skal det fylkeskommunale bidraget vurderes.

2.1.3. Bompenger

Bompengeinntektene i Prop. S 11 (2017-2018) er beregnet til anslagsvis 1 milliard kroner brutto årlig, etter at de 15 nye bomstasjonene er satt i drift i tillegg til de 14 eksisterende. Oppstart av de nye bomstasjonene var planlagt 1. januar 2019, men ble pga. en forsinkelse hos leverandøren, utsatt til 6. april 2019. Som følge av dette er bompengeinntektene i 2019 beregnet til å bli noe lavere enn de kommende årene.

Oppdaterte beregninger viser en prognose på 813 mill. kroner som nettoinntekt i 2019. For resten av perioden er det lagt til grunn at nettoinntekten skal være i overkant av 900 mill. kroner årlig.

2.1.4. Eksterne midler

For et fåtall av prosjektene er det lagt inn eksterne midler, f.eks. fra private utbyggere.

2.1.5. Samlet oversikt over inntektene

For handlingsprogramperioden 2020-2023 legges det til grunn følgende økonomiske rammer. Tallene er oppgitt i 2020-kroner.

Inntekter (mill. 2020-kr)	2020	2021	2022	2023	SUM
Netto Bompengainntekter	919 000	910 000	910 000	910 000	3 649 000
Stat 50 % andel av Bt4, Bybanen	979 000	858 000	252 000	70 000	2 159 000
Programområdetiltak på riksveg	389 618	404 604	359 049	144 186	1 297 457
Fylkeskommunale midler	278 885	278 885	278 885	278 885	1 115 540
Belønningsmidler	200 000	200 000	200 000	200 000	800 000
Eksterne midler	42 209				42 209
Sum Miljøløftet	2 808 712	2 651 489	1 999 934	1 603 071	9 063 206

Tabell 1 Økonomiske rammer 2019-2022.

Samlede inntekter er med de gitte forutsetningene 9 mrd. 2020-kr. i handlingsprogramperioden. Av dette utgjør bompenger 40 %. Det er lagt til grunn statlige og fylkeskommunale bevilgninger som fastsatt i byvekstavtalen.

2.2. Økonomiske bindinger - kostnader

Byggeprosjekter som er igangsatt under Bergensprogrammet, skal ferdigstilles i løpet av de nærmeste årene, og det er avtalt at disse finansieres gjennom Miljøløftet. Andre prosjekter som er tildelt midler i inneværende år, utgjør også en binding for videre finansiering for perioden 2020-2023. Totalt utgjør disse prosjektene store finansielle bindinger for handlingsprogramperioden.

Låneopptak overført fra Bergensprogrammet er i dag på 5,3 mrd. Miljøløftet har overtatt denne forpliktelsen. I beregningene er Norges Banks rentebane lagt til grunn for rentekostnadene.

2.2.1. Samlet oversikt over kostnadene

Kostnader (mill. 2020-kr)	2020	2021	2022	2023	SUM
Netto kostnader som skal dekkes av bompenger	919 000	910 000	265 250	124 000	2 218 250
Stat 50 % andel av Bt4, Bybanen	979 000	858 000	252 000	70 000	2 159 000
Programområdetiltak på riksveg	389 618	404 604	359 049	144 186	1 297 457
Fylkeskommunale midler	278 885	278 885	203 715	150 584	912 069
Belønningsmidler	200 000	200 000	200 000	200 000	800 000
Eksterne midler	42 209				42 209
Sum Miljøløftet	2 808 712	2 651 489	1 280 014	688 770	7 428 985

Tabell 2 Samlet oversikt over kostnadene

2.3. Økonomisk handlingsrom

Bergen har hatt god måloppnåelse på nullvekstmålet. Trafikken gjennom bomstasjonene har falt med rundt 6000 passeringer i snitt per døgn siden inntektene for 2018 opprinnelig ble beregnet. Grunnet lavere trafikk gjennom bomstasjonene, større andel av el-biler (som gjennom hele 2018 hadde fritak fra å betale bompenger) og at de miljødifferensierte takstene først ble innført fom. 1. juni 2018, har Miljøløftet hatt lavere inntekter i 2018 og så langt i 2019 enn det som var lagt til grunn i Handlingsprogram 2019-2022. Differansen mellom beregnede og faktiske bompengainntekter for 2018 er 232 mill. kroner.

Styringsgruppen for Miljøløftet har vedtatt at fremdriften av Bybanen prioriteres. Som tabellen på neste side viser, er det begrenset handlingsrom for oppstart av nye prosjekter i Miljøløftets økonomi de første årene i handlingsprogramperioden. Ettersom de beregnede bompengene inntektene fortsatt er usikre, er det ikke lagt inn nye, bompengefinansierte investeringer ved denne rulleringen. Dette må avvente til Miljøløftet har mer kunnskap om den faktiske trafikken og kan oppdatere inntektsberegningene.

Restbeløp tilgjengelig finansiering (mill. 2020-kr)	2020	2021	2022	2023	SUM
Sum inntekter	2 808 712	2 651 489	1 999 934	1 603 071	9 063 206
Sum kostnader	2 808 712	2 651 489	1 280 015	688 770	7 428 986
Sum Miljøløftet	0	0	719 919	914 301	1 634 220

Tabell 3 Restbeløp tilgjengelig finansiering

Hovedtrekkene i finansieringen er nærmere omtalt i kapittel 6. En fullstendig økonomisk oversikt finnes i vedlegg 1.

2.4. Prioriteringer i Handlingsprogram 2020-2023

2.4.1. Følgende hovedsatsinger legges til grunn i 2020-2023:

- Bybanens byggetrinn 4 til Fyllingsdalen har finansiell og fremdriftsmessig prioritet. Byggearbeidene er i rute, og hele strekningen skal ferdigstilles innen 2022.
- Reguleringsplanarbeidet for Bybanens byggetrinn 5 fra Bergen sentrum til Åsane.
- Fullføre plan- og byggeprosjekter som er påbegynt i Bergensprogrammet.
- Revidere planporteføljen i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet.
- Videreføre andre poster fra Bergensprogrammet som f.eks. sykkelbyavtalen, planmidler og trafikksikkerhet.
- Begrenset oppstart i 2020 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. rullering av sykkelstrategien og handlingsplan for fysiske tiltak i kollektivtrafikkens infrastruktur.
- Utbygging av sykkelstamvegnettet.

2.4.2. Følgende nye prosjekt har finansiering i 2020-2023

Programområdetiltak på riksveg:

- E39 sykkelstamveg Skeie – Rådal (totalt 130 mill. fom 2023)
- E39 sykkelstamveg Bergen sentrum Nesttun - Fjøsanger (Gamle Vossebanen) (totalt 318mill. fom 2022)
- E39 sykkelstamveg sammenkobling Fjøsangerkrysset (279 mill. fom 2022)
- E39 sykkelstamveg Fabrikkgaten – Solheimsgaten (totalt 165mill. fom 2021)
- E39 sykkelstamveg Bradbenken – Sandvikstorget (totalt 112 mill. fom 2020)
- E39 kollektivfremkommelighet NHH (totalt 5 mill. fom 2020)
- E39 oppgradere holdeplasser Indre Arna – Vågsbotn (totalt 12 mill. fom 2020)
- E39 kollektivtiltak Hopskrysset (totalt 10 mill. midler fom 2020)

Prosjekt med finansiering fra fylkeskommunens bidrag:

Det legges ikke opp til oppstart av nye byggeprosjekter i denne rulleringen, men flere poster har fått en økning siden forrige handlingsprogram, bl.a.:

- Fv. 270 Haugeveien (Nordnes II), gang- og sykkeltiltak (totalkostnad for prosjektet er økt til 25,6 mill. kroner, mot 19,5 mill. kroner for årene 2020-2023 i forrige HP).
- Fyllingsvegen, fortau og framkommelighet kollektiv (totalkostnad for prosjektet er økt til 43,8 mill. kroner, mot 39 mill. kroner for årene 2020-2023 i forrige HP).
- Endepunkt trolley er økt til 10 mill. kroner mot 2 mill. kroner for årene 2020-2023 i forrige HP.
- Gangveier til kollektivtraseer: Denne posten er økt til 35 mill. kroner mot 0 mill. kroner for årene

2020-2023 i forrige HP.

- Aktiv signalprioritering - endret til oppgradering av signalanlegg og ASP: Denne posten er økt til 8 mill. kroner fom. 2020, mot 3 mill. kroner for årene 2020-2023 i forrige HP.
- Oppgradering holdeplasser: Denne posten er økt til 39 mill. kroner fom. 2020, mot 2 mill. kroner for årene 2020-2023 i forrige HP.

De omtalte prosjektene vil bli vurder igjen før oppstart.

2.4.3 Fordeling per formål i 2020-2023

Tabellen under viser fordeling per formål i 2020-2023

Formål (mill. 2020-kr)	2020	2021	2022	2023	SUM
Gange, sykling og trafiksikkerhet	458 192	522 722	455 778	198 026	1 634 718
Kollektivtiltak	2 214 659	1 993 421	744 243	424 000	5 376 323
Sentrum og knute-punktsutvikling	78 209	47 841	31 000	31 000	188 050
Planlegging og pro-sjektering	48 460	78 313	39 802	26 552	193 127
Sekretariat og holdings-endrende arbeid	9 192	9 192	9 192	9 192	36 768
Sum Miljøløftet	2 808 712	2 651 489	1 280 015	688 770	7 428 986

Tabell 4 Fordeling per formål 2020–2023

3



3. Organisering og rapportering

3.1 Organisering

3.1.1 Styringsgruppen

Miljøløftet ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer, fylkesting og bystyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet. Arbeidet i styringsgruppen skal videre gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger.

Vegdirektøren leder møtene.

3.1.2 Administrativ koordineringsgruppe (AKG)

Denne gruppen består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. Hovedoppgavene for AKG er tett oppfølging av porteføljestyling og økonomistyring i Miljøløftet.

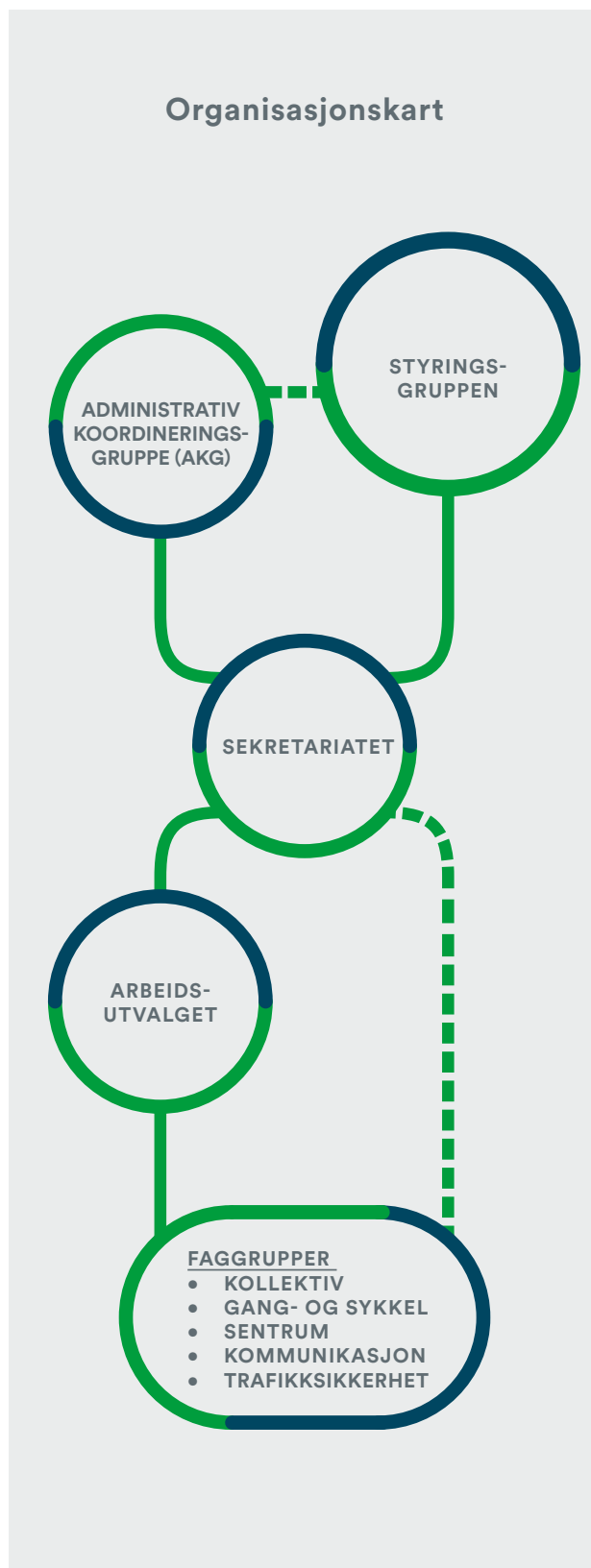
AKG skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i AKG skal etablere et godt grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen. Medlemmene i AKG skal samtidig kunne gi beslutningsstøtte til de faste medlemmene i styringsgruppen.

Bergen kommune v/ kommunaldirektør for byutvikling leder møtene.

3.1.3 Sekretariatet

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet.

Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen og for AKG, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens og AKGs 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 av sekretariatsleder, controller og to kommunikasjonsmedarbeidere. Sekretariatsleder er ansvarlig for å følge opp og rapportere på ressursbruk og måloppnåelse.

3.1.4 Arbeidsutvalget

Miljøløftets arbeidsutvalget består av representanter fra alle virksomhetene i Miljøløftet, og er oppnevnt av AKG. Arbeidsutvalget er et organ som har kapasitet til å gå noe dypere inn i de faglige sakene før de eventuelt fremmes for AKG og styringsgruppen. Arbeidsutvalget er sentralt i dialogen med faggruppene. Arbeidsutvalget har en svært viktig rolle mht. å bistå sekretariatet med avklaringer underveis i det daglige arbeidet. Arbeidsutvalget skal sikre at alle prosjektene blir godt beskrevet med fokus på porteføljestyring, slik at det legges til rette for gode prioriteringsdiskusjoner.

Sekretariatsleder leder møtene.

3.1.5 Faggruppene

Miljøløftet har fem faggrupper: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafiksikkerhet. Faggruppenes viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjøres gjennom målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning. Faggruppene må vurdere hvilke aktiviteter som gir best effekt iht. Miljøløftets mål, og rette sitt arbeid inn mot planer og prosjekter som fremmer disse målene. Dette innebærer at de prosjektene som foreslås, må være nøye vurdert i forhold til nullvekstmålet, og at faggruppene må samarbeide godt med hverandre for å sikre best mulig samlet måloppnåelse i hvert enkelt prosjekt.

3.1.6 Forhandlingsutvalg

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.

3.1.7 Politisk referansegruppe

For å ivareta behovet for informasjon og politisk forankring underveis frem mot politiske vedtak i bystyre og fylkesting om Miljøløftet, er det etablert 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.

3.2 Årlig beslutningsprosess:

- Sammen med Miljøløftets arbeidsutvalg og AKG, utarbeider sekretariatet for Miljøløftet forslag til fireårig handlingsprogram i løpet av vinteren.
- Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i april/mai.
- Basert på handlingsprogrammet, legger Samferdselsdepartementet frem 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.

3.3 Porteføljestyring

Prosjektene i byvekstavtalen, og den nye bypakken for Bergen, prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på:

- bidrag til måloppfyllelse
- disponible midler
- samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- planstatus
- kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Det medfører at tiltak som ikke bidrar til nullvekstmålet, som hovedregel ikke skal finansieres gjen-

nom Miljøløftet. For nye prosjekt vil det være et krav om vurdering av måloppnåelse før de finansieres gjennom Miljøløftets sitt handlingsprogram.

3.4 Rapportering

3.4.1 Tertialrapportering

Rapporteringsrutiner følger ordinært årshjul i de ulike virksomhetene. De enkelte virksomhetene er i gang med å se nærmere på en kobling mellom den rapportering som skjer gjennom statlig og fylkeskommunal økonomi-rapportering, og informasjonsflyt internt i Miljøløftet.

3.4.2 Rapportering på bompenginntekter

Det rapporteres i dag månedlig på bompenginntekter fra Ferde til Statens vegvesen. Innretningen på ny bompengordning gir flere variabler å analysere. Det er igangsatt et arbeid for å tilpasse datainnhenting til virksomhetenes behov.

3.4.3 Rapportering på måloppnåelse byvekstavtalen

Det er utviklet et indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalen. Her vises det blant annet til indikatorer for trafikkutvikling (hvilken trafikk inngår i nullvekstmålet), støtteindikatorer på klima, kollektiv og transportmiddelfordeling, og indikatorer for areal og parkering.

Det skal rapporteres årlig til Vegdirektoratet på trafikkutvikling og støtteindikatorer, og hvert 2. år på areal og parkering. 2017 er referanseår for samtlige indikatorer.

3.4.4 Rapportering på nullvekst

Trafikkutviklingen i bymiljø- og byvekstavtalene måles med enheten trafikkarbeid kjøretøykilometer (KjtKM). Den primære datakilden er de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene. Denne datakilden suppleres med byindeks, som måler utviklingen av årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) i utvalgte trafikkregistreringspunkter.

3.5 Ytterligere planer og strategiske føringer

3.5.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029

NTP omtaler og prioriterer ulike samferdselsprosjekt innenfor planperioden, men peker også ut retningen for utviklingen av transportsystemet frem mot 2050. Nasjonal transportplan 2018–2029 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Dette målet peker ut retningen for utviklingen av transportsystemet frem mot 2050, og gir rammen for innsatsen i denne transportplanen.

3.5.2 Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028

Planen ble vedtatt av Fylkestinget juni 2017 og omfatter Bergen og 11 nabokommuner. Planen gir strategisk retning for utvikling av Bergensområdet innenfor bærekraftige rammer. Et mer konsentrert utbyggingsmønster og satsing på kollektivtransport, sykkel og gange skal gjennomføres for å møte befolkningen sitt mobilitetsbehov og for å styrke næringslivets konkurransekraft. Et konsentrert utbyggingsmønster vil være med å bidra til å dempe transportbehovet og legge grunnlag for at nullvekstmålet blir realisert. Videre vil det legges til rette for å dempe kapasitetsutfordringer og problem med dårlig fremkommelighet gjennom å utnytte transportinfrastrukturen bedre og mer effektivt.

3.5.3 Regional transportplan (RTP) Hordaland 2018-2029

RTP ble vedtatt av fylkestinget juni 2017 og 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. Overordnede mål for denne planen er at Hordaland

skal ha et sikkert transportsystem som ivaretar mobilitetsbehov og bidrar til omstilling til lavutslipps-samfunnet.

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.

3.5.4 Klimaplan for Hordaland 2014-2030

Dette er en regional klima- og energiplan (vedtatt i fylkestinget juni 2014) som setter klare mål for reduksjon i CO₂-utslipp fram mot 2030. Mål for areal og transport er satt til 20 % CO₂-kutt fra 1991 til 2020 og 30 % fra 1991 til 2030. Utslipp fra transport ligger i dag vesentlig høyere enn i 1991, og er derfor beregnet til å svare til 39 % kutt fra 2015 til 2020 og 47 % fra 2015 til 2030. Planvedtaket innebærer også at kollektivsektoren skal fra 2025 så langt som råd er, benytte fremdriftsteknologi som er basert på fornybar energi.

3.5.5 Kommuneplanens arealdel 2016-2030

Forslag til kommuneplanens arealdel har vært på høring, og planen blir vedtatt våren 2019. Sentralt i planarbeidet ligger en satsing på en kompakt byutvikling basert på at gange, sykkel og kollektivtransport skal være de prioriterte transportformene. Den kompakte byen, der innbyggerne har gangavstand til daglige gjøremål og kollektivknutepunkt, skal utgjøre fremtidens bystruktur i Bergen. Planarbeidet legger videre opp til at boligbyggingen skal skje nær kollektivknutepunkt og i vesentlig grad skal styres til senterområdene.

3.5.6 Grønn strategi for Bergen kommune

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

3.5.7 Andre strategier og planer

Andre dokumenter som danner grunnlag for handlingsprogrammet, er blant annet Kollektivstrategi for Hordaland, Temaplan for null- og lågutsleppsbusser i Hordaland, Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 og Miljøstrategi for Skyss. Dette er vedtatte planer i fylkeskommunen som gir føringer for prioritering og utvikling av kollektivtilbudet, tilrettelegging av infrastruktur for kollektivtrafikken og som grunnlag for å følge opp vedtatte ambisjoner om utslippskutt fra bussparken.

4



4. Status og nøkkeltall for Bergen

Under følger en kort oppsummering av de viktigste satsingsområdene i Miljøløftet og hva som er oppnådd så langt.

4.1. Mer attraktivt for myke trafikanter

De siste syv årene er biltrafikken inn mot sentrum redusert hvert år. Mens det i perioden 1990-2012 var en jevn økning i biltrafikken i retning mot Bergen sentrum på hele 60 %, ble utviklingen brutt fra 2012. I 2013 ble det innført høyere takster i bomringen rundt Bergen, og dette førte til at trafikken ble redusert. Spesielt stor har nedgangen vært etter innføring av rushtidsavgift i februar 2016. Eksempelvis var trafikken i 2016 målt over Nygårdstangen 6,3 % lavere enn i 2015. Tallene viser en ytterligere nedgang på 1,7 % fra 2017 til 2018. Biltrafikken inn mot sentrumskjernen i Bergen var i 2018 over 20 % lavere enn i 1990.

Trafikken gjennom bomstasjonene fortsetter å synke. De siste årene har antall døgnpasseringer sunket med ca. 2500 hvert år. Noe som fortsatt øker, er imidlertid antall elbilpasseringer gjennom bomringen i Bergen. Andelen målt i januar 2019 var 21,8 pst. I mars 2019 ble det kunngjort at batterielektriske kjøretøy skal betale bompenger fom. 6. april 2019, mens hydrogenbiler fortsatt får fritak fra bompenger.

	Passeringer ÅDT		
	2016	2017	2018
Januar	125 485	130 074	129 953
Februar	137 515	135 090	131 861
Mars	124 886	138 317	123 874
April	143 400	125 329	137 130
Mai	139 660	140 487	135 840
Juni	147 403	144 660	140 083
Juli	106 391	105 392	103 134
August	136 664	138 059	135 342
September	145 365	127 372	136 084
Oktober	140 497	137 975	136 993
November	141 936	140 993	138 001
Desember	131 202	127 474	120 779
Gjennomsnitt	134 916	132 559	130 670

Tabell 5, hvordan biltrafikken er blitt redusert i årene 2016-2018.

Samtidig som andelen bilfører og bilpassasjerer synker, holder antallet fotgjengere seg høyt. Hver fjerde reise i Bergen er en gåtur. For å styrke gåbyen Bergen ytterligere, 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.

Bergen har en gjeldende sykkelstrategi for perioden 2010-2019 som nå er under revisjon. Den nye sykkelstrategien vil bli fulgt opp med fysiske tiltak og utbygging. 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.

Antall trafikkulykker i Bergen de siste 10 årene (2009-2018) viser en jevn reduksjon i antall registrerte trafikkulykker med personskade i Bergenstrafikken. Fra 2014 til 2018¹ er antall ulykker i Bergen redusert fra 238 til 158 som gir en reduksjon på 33,6 %. Tilsvarende tall for drepte og skadde viser en nedgang fra 280 til 187 som er en reduksjon på litt over 33 %. Nedgang i antall skadde synes først å fremst å ha sammenheng med reduksjon i antall lettere skadde. Utviklingen for hardt skadde viser ikke samme positive tendens, og ligger i snitt de siste fem årene på 23 personer pr. år. Basert på foreløpige tall for 2018 er det registrert 19 hardt skadde i Bergen. For perioden 2015-2017 ble det registrert en drept i vegtrafikken i Bergen. For 2018 er det registrert til sammen to drepte i to vegtrafikkulykker i Bergen - en fotgjengerulykke og en utforkjøringsulykke.

I de siste fem årene er det klart flest drepte og hardt skadde i ulykker med fotgjenger involvert, etterfulgt av møte-, kryss-, og utforkjøringsulykker. Basert på politiregistrerte trafikkulykker er halvparten av de alvorlige sykkelulykkene kryssulykker. Det finnes store mørketall og underrapportering av ulykker blant gående og syklende. Vi har som følge av dette ikke en fullstendig oversikt over ulykkesituasjonen til gående og syklende.

I hovedsak har det vært en positiv utvikling i antall registrerte trafikkulykker, men det må fortsatt legges hovedvekt på systematisk arbeid med trafikksikkerhetstiltak rettet mot fotgjenger- og sykkelulykker, møteulykker, kryssulykker og utforkjøringsulykker for å redusere de alvorligste ulykkene i Bergen.

Når det gjelder klimagass, kuttet bergenserne utslipp av nesten 90.000 tonn CO₂ fra 2016 til 2017. Det tilsvarer en nedgang på 9,5 prosent. Tallene for 2018 kommer først neste år. Mindre utslipp fra veitrafikken er den viktigste årsaken til nedgangen: Flere elbiler og mindre kø på veiene gir store utslag i klimaregnskapet.

4.2. Mer attraktivt for kollektivreisende

Bybanesatsningen, omlegging og økning av rutetilbudet for buss og en generell forbedring av kvaliteten på hele kollektivtilbudet, har gitt gode resultater. Passasjertall for 2018 viser nærmere 73 millioner påstigende passasjerer i Bergensområdet², som gir en beregnet vekst på 4,4 prosent fra 2017. Fra 2010 og fram til og med 2017 har antall kollektivreiser innenfor Bergen kommune økt med 70 prosent. Antall påstigende til buss utgjorde hele 42,3 millioner, til bybanen 12,6 millioner og på tog 1 million (Bergen – Arna).

4.3. Byutvikling rundt knutepunkt

Bergen bystyre har vedtatt et strategisk temakart som viser en betydelig innstramming i arealpolitikken. Kommuneplanens arealdel har nylig vært på høring. Planen skal vedtas våren 2019. Vedtatt arealstrategi med hovedvekt på fortetting rundt knutepunkt og transformasjon av næringsområder, skal videreføres og forsterkes.

Det er tett sammenheng mellom arealbruk og transport-behov. Dette understrekes også i byvekstavtalen, og i de statlige retningslinjene for planlegging. 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 det tilrettelegges for korte avstander mellom bosted og arbeidssted, gode kollektivtilbud og et godt gang- og sykkelvegnett. Fortetting i knutepunkt som bydelssentre og lokalsentre gjør at befolkningen ikke er avhengig av bil til daglige gjøremål. Utbygging av Bybanen legger til rette for fortetting rundt knutepunkt, og det er stor byggeaktivitet i områder langs traséen.

1 Ulykkestallene for 2018 i Bergen er 98 % ferdigregistrert pr. 29.03.2019.

2 Bergensområdet omfatter kontraktsoner også utenfor Bergen (Fjell, Sund, Øygarden, Askøy og Os.)



4.4. Planlegging av investeringer og tiltak

Tiltak som planlegges i handlingsprogramperioden, legger føringer på hvilke tiltak som senere kan realiseres. Det vurderes derfor som avgjørende at nye planprosjekt porteføljestyres i henhold til måloppnåing før de prioriteres i handlingsprogrammet. For planprosesser som pågår er det ønskelig å holde framdriften, slik at det sikres en god planreserve. Pågående planprosjekter gjennomgås basert på porteføljestyingsprinsippene i forbindelse med årlig rullering av handlingsprogrammet.

4.5. Synliggjøre Miljøløftet

En styrket satsing på kommunikasjon i handlingsprogramperioden, skal særlig rettes mot innbyggerne og ha synlighet, profilbygging og endring av reisevaner som særlige innsatsområder. Målet er å øke befolkningens kunnskap om hva Miljøløftet er og hva det betyr for helse, miljø og byutvikling. En styrket satsing på kommunikasjon skal slik bidra til økt forståelse og aksept for Miljøløftet og anses i seg selv for å være et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet.

Miljøløftets sekretariat skal være navet for samarbeidet i Miljøløftet. Som saksforberedende organ for styringsgruppen og for AKG, skal sekretariatet sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger. Sekretariatet består av fire personer; sekretariatsleder, controller og to kommunikasjonsrådgivere.

5



5. Beskrivelse av prosjektene

5.1. Gange, sykling og trafikksikkerhet

5.1.1. Allestadvegen - Skarphaugen

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen er det etablert nytt kollektivfelt. Det var i planen forutsatt ny gang- og sykkelveg parallelt med kollektivfeltet, men sykkelveg fra Krokatjønneveien 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. Det er satt av midler til prosjektet i 2021. Realisering av tiltaket må koordineres med bygging av Bybanen.

5.1.2. Bysykelordning

Bergen har lenge ønsket en permanent bysykelordning, og vinteren 2018 ble det inngått kontrakt med anbudsvinner UIP. Det skal i løpet av de 3 neste årene ruller ut 1000 sykler fordelt på ca. 100 stativ i og rundt Bergen sentrum. 200 sykler ble plassert ut på 35 stasjoner i 2018, og disse genererte 100.000 turer siden slutten av juni. 600 sykler kommer i 2019 og 200 sykler kommer i 2020. Bysykelkontrakten strekker seg over 8 år med mulighet for 2 år opsjon og er en helårsløsning. Ordningen finansieres gjennom bidrag fra oppdragsgiver, sponsorat og brukerinntekter.

Innføringen av bysykler i Bergen skal bidra til å:

- Redusere køer og luftforurensing
- Tiltrekke nye syklister
- Øke rekkevidden for offentlig transport («last mile»)
- Økt personlig mobilitet / rekkevidde
- Komplementere kollektiv transport
- Bedre byens omdømme og merkevare
- Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser
- Bedre folkehelsen
- Alminneliggjøre sykling
- Redusere effekten og omfanget av sykkelulykker
- Øke bruken av kollektive transportmidler

I tillegg skal bysyklene bidra til å skape et mer attraktivt sentrum og slik trekke flere bergensere og tilreisende (turister) til sentrum. Samlet vurdering av måloppnåelse er derfor svært god, både i henhold til nullvekstmålet, byutvikling og trafikksikkerhet (nullvisjonen), fremkommelighet, klima og miljø. Etter den første vinteren, har Bergen også gode erfaringer med helårsdrift og vinterdrift.

5.1.3. E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg

E39 Sykkelstamveg Bradbenken- Sandvikstorget. Parsellen går fra Bradbenken til Sandvikstorget og binder sammen hovedsykkeltilbudet for E39 gjennom Bergen sentrum. Prosjektet vil gi et sammenhengende gang- og sykkeltilbud gjennom Bergen sentrum, som i dag mangler tilbud. Prosjektet vil gi et vesentlig forbedret tilbud til svært mange gående og syklende, og er derfor vurdert til å ha høy måloppnåelse.

5.1.4. E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4)

Parsellen går fra Kristianborg – Bergen sentrum og er et svært viktig tilbud for å binde sammen gående og syklende på strekningen sentrum – Møllendal - Kronstad- Mindemyren. Dette prosjektet vil gi en høykvalitets sykkelveg og et nytt gangtilbud på strekningen, og vil betjene Høyskolen på Kronstad og Haukeland sykehus, i tillegg til Møllendal og Bergen sentrum. Prosjektet bygges parallelt med Bybanen B4 Sentrum – Fyllingsdalen. Forventet byggestart er i 2019. Dette prosjektet blir bygget av Bybanen Utbygging, og er derfor avhengig av rasjonell framdrift.

5.1.5. E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen
Parsellen går fra Lagunen til Nesttun og vil binde disse to bydelsentrene sammen med en høykvalitets sykkelveg, som også vil gi et langt bedre tilbud til gående på strekningen.

5.1.6. E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal
Parsellen går fra Skeie til Rådal/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelsenteret Rådal/Lagunen og gi en sammenhengende sykkelveg med god kvalitet, som også vil gi et langt bedre tilbud til gående på strekningen.

5.1.7. E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun – Fjøsanger
Parsellen går fra Nesttun til Fjøsanger vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen med en sykkelveg med god kvalitet, som også vil gi et langt bedre tilbud til gående på strekningen.

5.1.8. E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset
Parsellen går fra Fjøsangerkrysset til Kristianborg og vil binde sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda i Fjøsangerkrysset og gi en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående videre nordover Bergensdalen til Kristianborg.

5.1.9. E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)
Parsellen går fra Minde Allé til Fabrikkgaten og gjelder etablering av sykkelveg med fortau på strekningen. Tiltaket er delvis gjennomført, men skal utvides med kulvert under Minde allé. Bybanen Utbygging er byggherre på vegne av Statens vegvesen.

5.1.10. E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6
Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag og binder sammen hovedsykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger langs fylkesveg, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnellen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt. Prosjektet har oppstart tidlig høst 2019. Ettersom sykkeltilbudet her har riksvegfunksjon, blir prosjektet finansiert med statlige midler.

5.1.11. E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangergveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten
Parsellen går fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen hovedsykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen. Prosjektet vil på lengre sikt gi en konfliktfri kryssing av Fjøsangervegen. Reguleringsplanarbeid pågår. Det legges opp til å etablere en midlertidig løsning for å bedre fremkommeligheten på hovedsykkelruten i påvente av permanent løsning.

5.1.12. Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)
Prosjektet skal etablere et sammenhengende sykkelfelt Haugeveien, Nordnesbakken – Margretastredet til Klosteret (Nordnes II). Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen. Tiltaket gjennomføres av graveklubben og Miljøløftet bidrar med et finansielt tilskudd.

5.1.13. Fv. Fremkommelighetstiltak sykkel (enkler tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)
Denne posten er til mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet, for eksempel ved bruk av rød asfalt i sykkelfelt, nedsenking av fortauskanter mm.

5.1.14. Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4
I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger. Gjennom Løvstakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel. I tillegg blir det bygget rundt 5 km øvrig sykkelveg og drøye 11 km gangveger og tilkomst til Bybanen i tilknytning til den nye strekningen til Fyllingsdalen.

5.1.15. Gangveier til kollektivtraseer

Bergen kommune arbeider med å kartlegge og gjennomføre tiltak som gjør det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet. Det innebærer at gangveier asfalteres, får rekkverk, lys og at det etableres nye ganglenker (snarveier). De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. At standarden på gangnettet øker, øker attraktiviteten til kollektivsystemet. Disse gangforbindelsene er nyttige også for gangturer også til andre målpunkt. Fokus er i første rekke på det utvidede sentrumsområdet og bydelsentrene.

5.1.16. Hjeltestadvegen

Det skal etableres gang- og sykkelveg og vegen skal rustes opp på strekningen fra Blomsterdalen til Ådland bro. Tiltaket er forankret i Prp.143 S og er delvis finansiert av bompenger. Det foreligger også vedtatt plan for strekningen fra Ådland bro til Hjeltestad fergekai. Dette er ikke finansiert.

5.1.17. Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

Prosjektet omfatter etablering av sykkelfelt og tosidig fortau langs Fv 582, Kringsjøvegen/ Carl Konowsgate mellom Fyllingsvegen og Gyldenpriskrysset. Det etableres også nytt tilbud for gående og syklende opp mot Puddefjordsbroen og kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset mot sentrum. Ettersom sykkeltilbudet her har riksvegfunksjon, blir prosjektet finansiert med statlige midler.

5.1.18. Støy

Gjennomføring av støytiltak er en lovpålagt oppgave i henhold til forurensingsloven. Det settes av 1 mill. årlig gjennom resten av handlingsprogramperioden.

5.1.19. Sykkelbyavtalen

Sykelbyen Bergen sitt arbeid gjelder fem hovedsatsinger:

- 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

Tiltaket bygger opp under mål om nullvekst, arealbruk, byutvikling, trafikksikkerhet (nullvisjonen), fremkommelighet, klima og miljø ved å stimulere flere til å velge sykkel som transportmiddel på korte og mellomlange distanser.

5.1.20. Trafikksikkerhet og hjertesone

Målsetting i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder. Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, utforkjøringsulykker og møteulykker. Trafikksikkerhetstiltak er ofte mindre enkelttiltak som kan utføres innenfor eksisterende veggrunn, og som enkeltvis i utgangspunktet har lav kostnad. Tiltakene vil normalt bli gjennomført i planlagt byggeår.

5.2. Kollektivtiltak

5.2.1. Bybanen byggetrinn 4

Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen byggetrinn 4 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.

Reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen ble vedtatt i bystyret 21. juni 2017. 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. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.



5.2.2. Bybanen byggetrinn 5

Se omtale under punkt 3.4.1. Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane.

5.2.3. Drift av kollektivtrafikk i Bergen

Den gode passasjerveksten for kollektivtrafikken er resultat av målrettet og systematisk arbeid på flere felt over år. Passasjertall for 2018 viser nærmere 73 millioner påstigende passasjerer i Bergensområdet, og en beregnet vekst på 4,4 prosent fra 2017. Estimerte prognoser tilsier at kollektivtrafikken må ha en årlig vekst på 3,4 prosent for å nå nullvekstmålet, forutsatt at partene følger opp tiltak for økt sykkel og gange samt restriktive tiltak for biltransporten. De siste årenes passasjervekst viser god måloppnåelse for kollektivtransporten.

For 2020 er belønningsmidlene i sin helhet, 200 mill., satt av til drift av kollektiv. Dette gir ikke grunnlag for styrking av kapasitet og frekvens i tilbudet, men sikrer videre drift av tidligere iverksatte tiltak. Tilskudsbehovet vil øke i årene fremover som følge av nødvendig tilbudsutvikling for å oppnå overordnet målsetting.

5.2.4. Trolleybusslinje til Laksevåg

Fylkestinget vedtok i oktober 2017 Temaplan for lav- og nullutslippsbusser (PS90/2017). Planen innebærer en ambisjon om fossilfri bussdrift i Bergen og Hordaland i nye anbud. Tiltakene omfatter elektrifisering, bruk av biogass og bærekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff. I vedtaket av temaplanen har fylkestinget lagt til grunn at kostnaden for tiltakene innenfor Bergen blir finansiert gjennom byvekstavtalen for Bergen, Miljøløftet. Ambisjonen om elektrifisering og overgang til fossilfri drift er i tråd med fylkeskommunen sin Klimaplan for Hordaland, Bergen kommune sin Grønn strategi og føringene for regjeringen sin plan «Fossilfri kollektivtrafikk 2025», som er under arbeid i Samferdselsdepartementet.

Forlengingen av trolleylinjen er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbusser. Fylkesutvalget i Hordaland fylkeskommune (HFK) fattet 16. november 2016 vedtak om forlenging av trolleylinjen til Laksevåg. Batteribusser med strømvagter kan kjøre som trolleybusser under kontaktledningen og samtidig lade batteriet. Denne teknologien gjør at man kan unngå å etablere trolleyinfrastruktur langs hele traseen dersom det er teknisk krevende, kostbart eller ikke ønskelig i et gitt område, uten at man mister trolleybussens egenskaper knyttet til miljø og driftsstabilitet. Tiltaket er steg 1 i arbeidet med å innføre null- og lavutslippsteknologi i bussparken i Bergensområdet. Prosjektet har også fått tilsagn om støtte fra Enova på 29,6 MNOK.

5.2.5. Endepunkt trolley

Prosjektet gjelder etablering av snumulighet og hensetting for busser på Lyngbø og på Birkelundstoppen, og er en del av trolleybussutbyggingen på Laksevåg.

5.2.6. Fv. Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Det er behov for å fortsette arbeidet med oppgradering av terminaler og holdeplasser i Bergen. Det har over tid vært investert betydelige midler i universell utforming for å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle, 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 busskur 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 fremkommelighetstiltak.

5.2.7. Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv

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 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. I forbindelse med sykkelvegen som skal bygges i Carl Konows gate, skal det derfor gjennomføres en oppgradering av Fyllingsveien for å bedre forholdene for gående og kollektivtrafikken, samt øke trafikksikkerheten.

En utbedring av Fyllingsveien med to kjørefelt og fortau vil gi et godt og trafikksikkert 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. Olav Kyrresgate, drift av kollektivtrafikken

5.2.8. Oppgradering av signalanlegg og ASP

Aktiv signalprioritering av buss gir kollektivtrafikken økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen. Formålet er både at bussene skal sikres bedre framkommelighet gjennom kortere kjøretid, og samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet.

5.2.9. Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss

Bybanen nærmer seg 10 år. 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. Tiltakene bidrar til å sikre kontinuerlig drift av Bybanen.

5.2.10. Oppgradering holdeplasser

Det har over tid vært arbeidet med å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle og samtidig mer attraktiv. Universell utforming av holdeplasser er sentralt i dette, slik at lavgulvbussene som blir benyttet i Bergensområdet kan utnyttes maksimalt. I tillegg får selve holdeplassen hevet standard i form av nye busskur og overflater.

5.2.11. E39 Hopskryset utviding avkjøringsrampe

E39 Hopskryset. Utviding avkjøringsrampe for buss retning sør. Tiltaket er et mindre tiltak som skal gjøre det lettere for busstrafikken å komme fram til holdeplass. Fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafikksikkerhet for busspassasjerer ved holdeplassen er en utfordring i dag. Prosjektet vil kunne redusere reisetiden for busspassasjerene.

5.2.12. E39 NHH kollektivfremkommelighet

Forlenging av avkjøringsrampen mot NHH retning sentrum er et mindre tiltak som skal gjøre det lettere for busstrafikken å komme raskt fram til knutepunktet ved NHH. Fremkommeligheten i området er en utfordring i morgenrushet. Prosjektet vil kunne redusere reisetiden for busspassasjerene.

5.2.13. E16 Olav Kyrresgate

Oppgradering av sentrumsterminalen Olav Kyrresgate. Fv 585 /E16 Olav Kyrres gate ligger i sentrum, og er en av de tyngste kollektivtraseene i Bergen. Hovedgrepet i tiltaket er å omprioritere areal fra kjørefelt til fortau og passasjerareal, øke attraktiviteten for de gående, og gjøre publikumstilbudet universelt utformet. 23. april 2019 stenges gaten for trafikk og midlertidige holdeplasser er klar til bruk. Etter planen åpnes gaten til bruk våren 2020 og midlertidige holdeplasser blir fjernet i løpet av sommeren.

5.2.14. Olav Kyrresgate, drift av kollektivtrafikken

Realisering av ny sentrumsterminal i Olav Kyrresgate finansieres gjennom et spleiselag der anleggskostnadene dekkes av statlige programområdemidler og økte driftsutgifter for kollektivtrafikken i anleggsfasen dekkes av fylkeskommunale midler.

5.2.15. Holdeplasser Indre Arna - Vågsbotn til UU

Det har siden 2010 vært brukt betydelige midler på oppgradering av holdeplasser, primært langs stamlinjene. Oppgradering av holdeplassene gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere, og bidrar sammen med en standardheving for de reisende til å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Oppgraderingene gjør det mulig å utnytte lavgulvsbussene på en bedre måte.

5.2.14. Jernbanetiltak som fullfinansieres av staten

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 tog i rush.

I 2019 er utskiftingen av togmateriellet på Vossebanen gjennomført, og 10 nye togsett tatt i bruk. Dobbeltspor mellom Bergen og Arna er under bygging, og skal stå ferdig sammen med oppgraderingen av Bergen stasjon, Nygårdstangen og Arna stasjon i 2024. Dette vil muliggjøre kvarters frekvens 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 KVVU for ny veg og jernbane på strekningen Voss-Arna. Her ble konseptet K5 anbefalt, noe som innebærer felles trase for veg og dobbeltsporet jernbane. Samferdselsdepartementet anbefaler i brev datert 08. desember 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 og byggestart er lagt til NTPs andre seksårsperiode, 2023-2029.

5.3. Sentrum og knutepunktutvikling

5.3.1. Infrastruktur Paradis

I tråd med Kommuneplanens arealdel, satser kommunen målrettet på knutepunktutvikling, med særlig vekt på bybanestoppene. Områdeplaner følges konkret opp med utbyggingsavtaler med privat delfinansiering for å sikre offentlig infrastruktur og gjennomføring av vedtatte planer. Midler fra Mil-

jøløftet utløser private bidrag, og dermed øke satsingen på offentlig infrastruktur. Det skal etableres gang- og sykkelveg m/bro over Nesttunveien og Bybanen, tilbud for gående og syklende mot Paradis skole og fremtidig infrastruktur og vegnett på Paradis.

5.3.2. Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg

Fylkeskommunen ønsker å bruke en del av de årlige overføringene til Miljøløftet til å utføre vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet. Tiltakene regnes som fornyings- og opprustingstiltak, der særlig oppgradering av murer, vegdekket, 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 Assistentkirkegården i Bergen sentrum. Mange av broene, inkludert gang- og sykkelbroer, har store behov for vedlikehold.

5.4. Planlegging og prosjektering

5.4.1. Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane

I 2018 startet arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane. Strekningen er ca. 14 km lang, med 12 nye holdeplasser. Bergen bystyre har i møter 20.4.2016 og 31.1.2018, gjort vedtak om trasé som går via Bryggen og Sandbrogaten, i tunnel til Amalie Skams vei med holdeplass i fjell ved Sandviken kirke. Videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traseen går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det skal planlegges for en sammenhengende sykkelløsning på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen. Planleggingen forventes ferdig i 2023. Det forventes at reguleringsplanene kan behandles av bystyret i løpet av 2022.

5.4.2. Planlegging fylkesveg i Bergen

Det pågår flere planprosjekter i Miljøløftet innenfor programområdene gange, sykkel og kollektiv. Miljøløftet ser det som svært viktig å ha en høy planproduksjon, og helst en planreserve. Dette vil gi et større handlingsrom for reell porteføljestyling, der bare de prosjektene med best måloppnåelse skal realiseres. Pågående planprosjekt gir en pekepinn på hvilken retning vi styrer mot, og hvilke byggekostnader som kan forventes i årene fremover.

5.4.3. Prosjektering (diverse løpende prosjekt fv.)

For å sikre raskere framdrift av mindre tiltak under programområdene, blir det foreslått at man i handlingsprogrammet setter av noe midler slik at man starte prosjektering før bevilgningen til prosjektet kommer. På denne måten kan man sikre en større fleksibilitet både i planlegging, prosjektering og gjennomføring av de ulike programområdetiltakene.

5.5. Sekretariat og holdningsendrende arbeid

5.5.1. Reisevaneundersøkelse

I forbindelse med byvekstavtalen, er det også inngått avtale om en årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Bergensområdet, mens Hordaland fylkeskommune og Bergen kommuner dekker den andre halvparten.

5.5.2. Sekretariat med kommunikasjon

Se beskrivelse under pkt. 4.5.

Prosjektoversikt

5.1. Gange, sykling og trafikkisikkerhet

1. Allestadvegen - Skarphaugen
2. E39 Sykkelstamveg Bradbenken-Sandvikstorget
3. E39 Sykkelstamveg Kristianborg-Bergen sentrum
4. E39 Sykkelstamveg Nesttun-Skjold
5. E39 Sykkelstamveg Skeie-Rådal
6. E39 Sykkelstamveg Nesttun-Fjøsanger
7. E39 Sykkelstamveg Sammenkobling Fjøsangerkrysset
8. E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten
9. E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag
10. E39 Sykkelstamveg Fjøsangergv./Solheimsg.-Fabrikkg.
11. Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken – Margretastredet
12. Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4
13. Hjellestadvegen
14. Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

5.2. Kollektiv

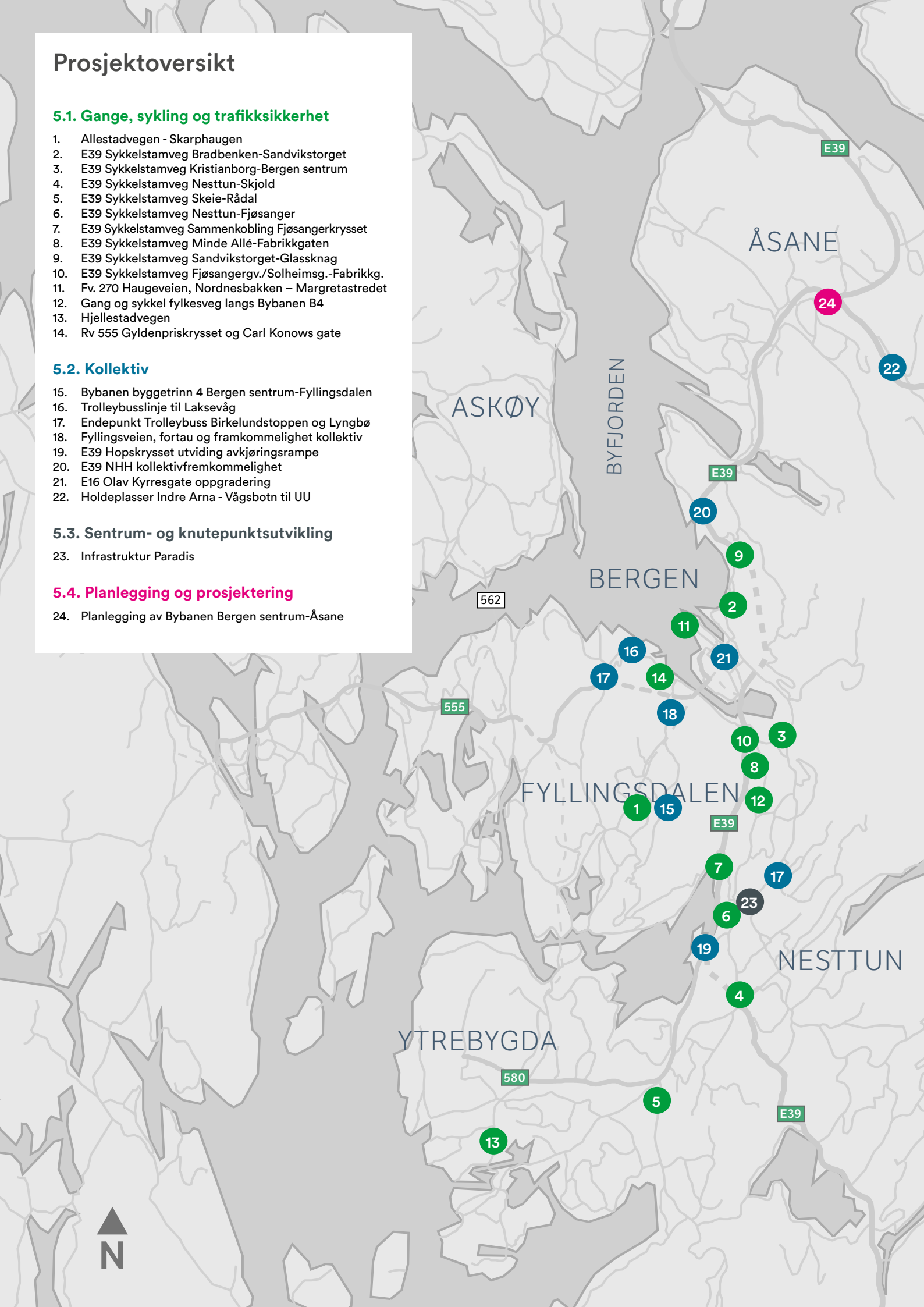
15. Bybanen byggetrinn 4 Bergen sentrum-Fyllingsdalen
16. Trolleybuslinje til Laksevåg
17. Endepunkt Trolleybuss Birkelundstoppen og Lyngbø
18. Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv
19. E39 Hopskrysset utviding avkjøringsrampe
20. E39 NHH kollektivframkommelighet
21. E16 Olav Kyrresgate oppgradering
22. Holdeplasser Indre Arna - Vågsbotn til UU

5.3. Sentrum- og knutepunktsutvikling

23. Infrastruktur Paradis

5.4. Planlegging og prosjektering

24. Planlegging av Bybanen Bergen sentrum-Åsane



6



6. Økonomisk oversikt

6.1. Oversikt for (2019)2020-2023

Tabellene under viser en oversikt over prosjektene i Miljøløftet i handlingsprogramperioden og hvor mye Miljøløftet totalt investerer i de ulike formålene i årene 2020-2023.

	Prosjekt	Total kostnad	2019	2020	2021	2022	2023	2020-2023
	5.1 Gange, sykling og trafiksikkerhet							1 634 718
	Fylkeskommunale midler		157 146	129 227	145 871	96 728	53 840	425 665
5.1.1	Allestavegen - Skarphaugen sykkel	131 500	-	-	9 536	10 785	-	20 321
5.1.2	Bysykelordning	24 674	4 096	4 096	4 096	4 096	4 096	16 384
5.1.12	Fv. 270 Haugevg., Nordnesbakken - Margre- tastredet/Klosteret	25 601	1 024	3 017	13 904	6 220	-	23 141
5.1.13	Fremkommelighetstiltak sykkel (enkler tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)	21 072	3 072	3 000	5 000	5 000	5 000	18 000
5.1.14	Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	236 829	71 178	71 178	68 590	25 883	-	165 651
5.1.15	Gangveier til kollektivtraseer	40 120	5 120	5 000	10 000	10 000	10 000	35 000
5.1.16	Hjellestadvegen	189 468	35 840	8 192	-	-	-	8 192
5.1.18	Støy	7 072	3 072	1 000	1 000	1 000	1 000	4 000
5.1.19	Sykelbyavtalen	21 810	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	8 000
5.1.20	Trafiksikkerhet og hjer- tesone	158 720	31 744	31 744	31 744	31 744	31 744	126 976
	Programområdetiltak på riksveg		265 779	328 965	376 852	359 050	144 186	1 209 053
5.1.3	E39 Bradbenken - Sand- vikstorget sykkelstamveg	112 089	-	3 084	59 625	39 065	10 280	112 054
5.1.4	E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen	920 399	146 688	264 200	232 332	231 304	-	727 836
5.1.5	E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2)	198 469	15 360	-	46 672	61 681	21 588	129 941
5.1.6	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal	129 530	-	-	-	-	7 000	7 000
5.1.7	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun - Fjøsanger	317 657	-	-	-	7 000	39 821	46 821
5.1.8	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsanger- krysset	278 592	-	-	-	5 000	40 497	45 497
5.1.9	E39 Sykkelstamveg Min- de Allé-Fabrikkgaten	83 700	47 411	-	-	-	-	-

	Prosjekt	Total kostnad	2019	2020	2021	2022	2023	2020-2023
	5.3 Sentrum og knutepunktutvikling							188 050
5.3.1	Infrastruktur Paradis	138 933	21 504	47 209	16 841	-	-	64 050
5.3.2	Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg		26 624	31 000	31 000	31 000	31 000	124 000
	5.4 Planlegging og prosjektering							193 126
5.4.1	Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	168 046	52 500	21 908	51 761	13 250	-	86 919
5.4.2	Planlegging fylkesveg i Bergen		26 624	23 552	23 552	23 552	23 552	94 208
5.4.3	Prosjektering (diverse løpende prosjekt fv.)		8 192	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000
	5.5 Sekretariat og holdingsendrende arbeid							36 768
5.5.1	Reisevaneundersøkelse		1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	4 000
4.5	Sekretariat med kommunikasjon		8 192	8 192	8 192	8 192	8 192	32 768
	Totalsum, investeringer og tilskudd til drift		2 968 267	2 808 712	2 651 489	1 280 015	688 770	7 428 986

Tabell 6, økonomisk oversikt

Miljøløftet
Nygårdsgaten 112
5009 Bergen