

Årsmelding 2019



SAMMEN
OM



Miljøløftet



Forord

Miljøløftet er samarbeidet om gjeldende byvekstavtale for Bergensområdet, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved Fylkesmannen i Vestland, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune. Resultater og måloppnåelse for 2019 er avgrenset til gjeldende avtaleområde, nærmere bestemt Bergen kommune.

2019 vil bli husket som året der arbeidet med å nå nullvekstmålet for Bergensområdet fikk enda bredere oppslutning: Etter over ett år med forhandlinger, undertegnet hele ni parter forslag til ny byvekstavtale for Bergensområdet 4. desember 2019. Med denne signeringen sa kommunene Bergen, Askøy, Alver, Bjørnafjorden og Øygarden sammen med Vestland fylkeskommune og Staten ja til å satse på prosjekt og tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet og samtidig gir innbyggere og næringsliv et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem.

Forslag til ny avtalen strekker seg over 11 år fra 2019 til 2029. Når forslag til ny avtale er regjeringsgodkjent, vil den erstatte den første byvekstavtalen for Bergen (2017-2023). Byvekstavtalen tilfører partene i Bergensområdet mer enn 13 mrd. statlige kroner. I tillegg kommer den fylkeskommunale andelen på 3 mrd. kroner i avtaleperioden. Sammen med bompengainntektene fra Bypakke Bergen (Prop 11 S 2017-2018) på rundt 1 mrd. kroner per år i avtaleperioden, tilsvarer dette inntekter på rundt 27 mrd. kroner i avtaleperioden 2019-2029. Alle disse midlene vil bidra til en framtidig rett utvikling av byområdet og regionen.

Med byvekstavtalen følger det nye måter å finansiere prosjekter på. I 2019 åpnet Staten for at de statlige midlene til programområdetiltak også kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innenfor byvekstavtalen. Dette betyr at penger som før var beholdt tiltak på riksveg, også kan nyttes til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak. Forutsetningen for dette er at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv eller samfunnsøkonomisk lønnsom, eller at den har høyere måloppnåelse sammenlignet med riksvegtiltak.

Byvekstavtalene sikrer også statlige midler til infrastruktur som tradisjonelt ligger utenfor statens ansvarsområde. Med byvekstavtalen får fylkeskommunal kollektivinfrastruktur tilgang til statlig delfinansiering, ved at avtalen sikrer statlig finansiering av halvparten

av kostnadene i Bybanens byggetrinn 4 fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen.

Bybanen var et av Miljøløftet-tiltakene som kunne feire i 2019: 20. november ble passasjer nummer 100 million siden oppstarten i 2010 hedret med rød løper, kake og buekorps. Men det var ikke bare Bybanen som var populær innen kollektivtransporten i 2019. Skyss satte nok en gang ny rekord med hele 73 millioner påstigninger. Også buss og båt hadde en fin økning i 2019. Flere fysiske tiltak ble ferdigstilt, og nye påbegynt. Også her var Bybanen det største, med god fremdrift i byggingen av Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen.

Innenfor gange og sykling, ble blant annet forslag til ny sykkelstrategi og gåstrategi sendt på høring fra Bergen kommune til byens innbyggere i 2019. Disse to strategiene er utviklet i et samarbeid mellom partene i Miljøløftet, og kommer til å være vesentlige styringsdokumenter for Miljøløftet fremover. Forøvrig viser denne årsmeldingen ulike gange- og sykkelprosjekt som sto ferdig i 2019, og prosjekter som fortsatt pågår. Innen sykling er også de grønne bysyklene et svært populært element i bybildet. I 2019 ble det syklet 936 453 turer (januar til desember), mot 103 717 turer i 2018 (juli-desember). Også sykkel tellerne i Bergen viser en betydelig økning fra 2018 til 2019. Det største prosjektet som var under bygging i 2019, er ny gang- og sykkelveg i Carl Konows gate på Laksevåg.

I 2019 åpnet 15 nye bomstasjoner i Bypakke Bergen. Trafikken gjennom bomstasjonene i Bergen har etter åpningen 6. april vært i tråd med forutsetningene som er lagt inn i stortingsproposisjonen med 250 000 passeringer i gjennomsnitt per døgn. Bytrafikkindeksen for Bergen, som sammen med RVU* indikerer måloppnåelse knyttet til nullvekstmålet, viser en nedgang på 3,1 % fra 2017-2019. Denne gledelige trenden ser vi tydelig igjen i trafikken gjennom bomstasjonene.

Gledelig er det også at nye boliger som er blitt etablert i perioden er lokalisert nærmere definerte sentra og kollektivknutepunkt enn tidligere. Dette vitner om en stadig mer effektiv arealbruk i Miljøløftets avtaleområde. Bergen er godt på vei til å nå både sine egne, ambisiøse klimamål og regjeringens nasjonale mål når det gjelder å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og levende, miljøvennlige byer som er tilgjengelig for alle.

Styringsgruppeleder, vegdirektør Terje Moe Gustavsen, gikk dessverre bort i mai 2019.

*RVU-tall for 2019 var ikke offentliggjort når årsmelding 2019 ble ferdigstilt.

Innhold

Miljøløftet

Del

01

5	Om Miljøløftet
6	Organisering
7	Styring

2019

Del

02

9	Sammen om Miljøløftet
10	Status måloppnåelse
11	2019 i tall
12	Gange, sykling og trafikksikkerhet
16	Kollektiv
19	Sentrums- og knutepunktsutvikling
22	Planlegging og prosjektering
25	Sekretariat og holdningsendrende arbeid

Økonomi

Del

03

27	Økonomi i Miljøløftet
28	Oversikt
30	Regnskap

Del 01

Miljøløftet



Om Miljøløftet

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er samarbeidet om gjeldende byvekstavtale for Bergensområdet, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved Fylkesmannen i Vestland, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune.

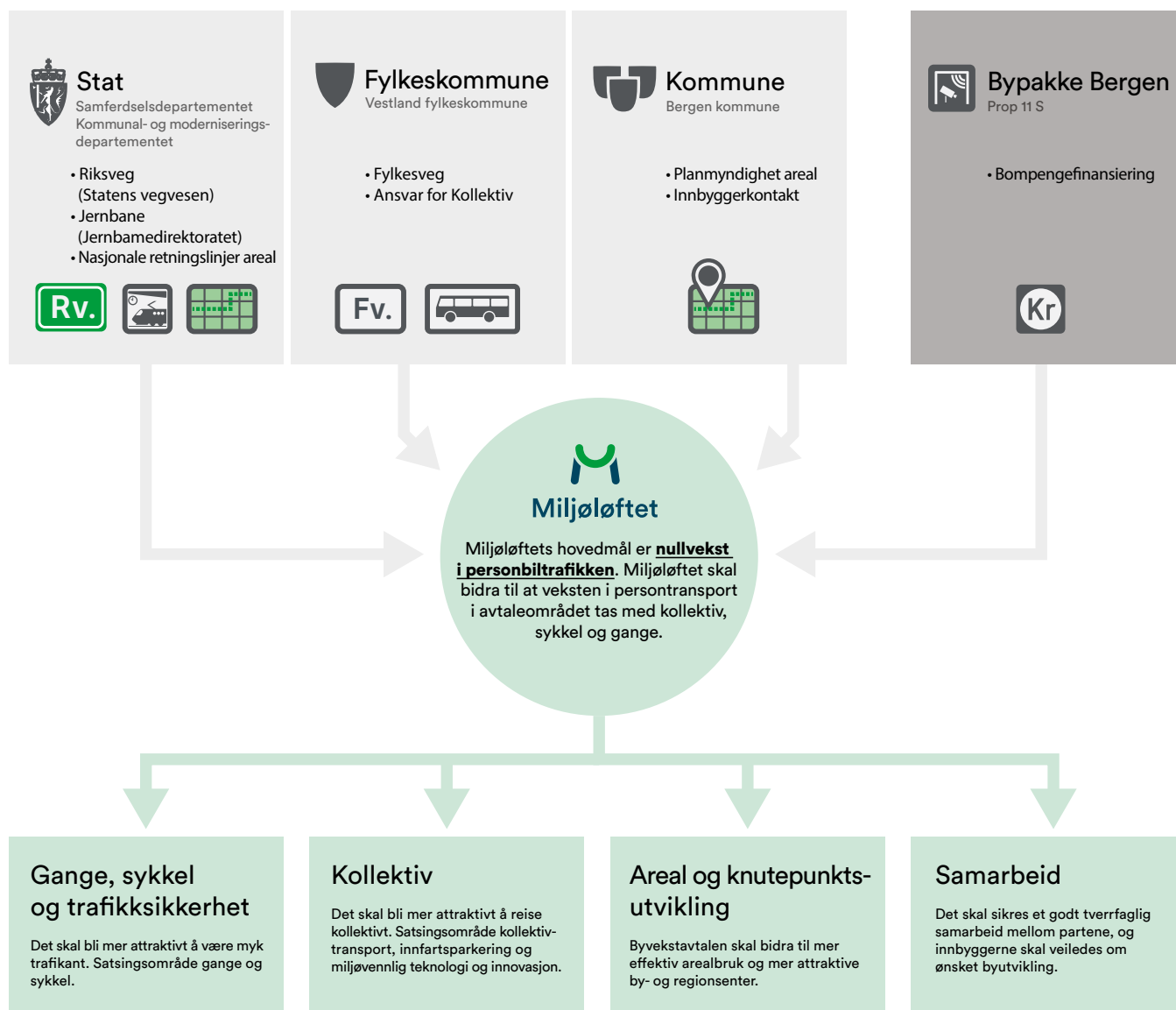
I slutten av 2019 ble utkast til ny byvekstavtale for 2019-

2029 signert, med de fire nye kommunene Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Den nye byvekstavtalen avventer endelig godkjenning i regjeringen i 2020.

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtaler sikrer mer helhetlig virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidsrettet utvikling av Bergensområdet.

Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av byvekstavtalen.

Byvekstavtalen



Organisering

Styringsgruppen

Miljøløftet ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer, fylkesting og by- og kommunestyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet.

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (AKG) består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. 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.

Sekretariatet

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet. Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger.

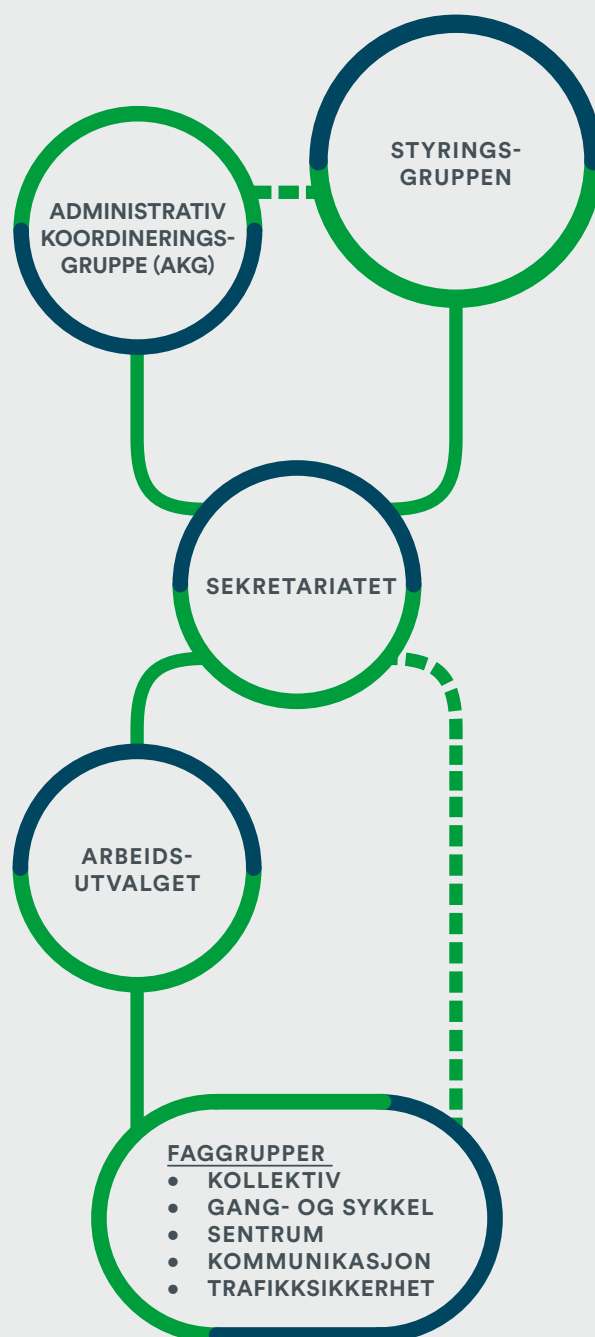
Arbeidsutvalget

Miljøløftets arbeidsutvalg 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.

Faggrupper

Miljøløftet har fem faggrupper: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafikksikkerhet. Faggruppene viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjøres gjennom målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning.

Organisasjonskart



Styring

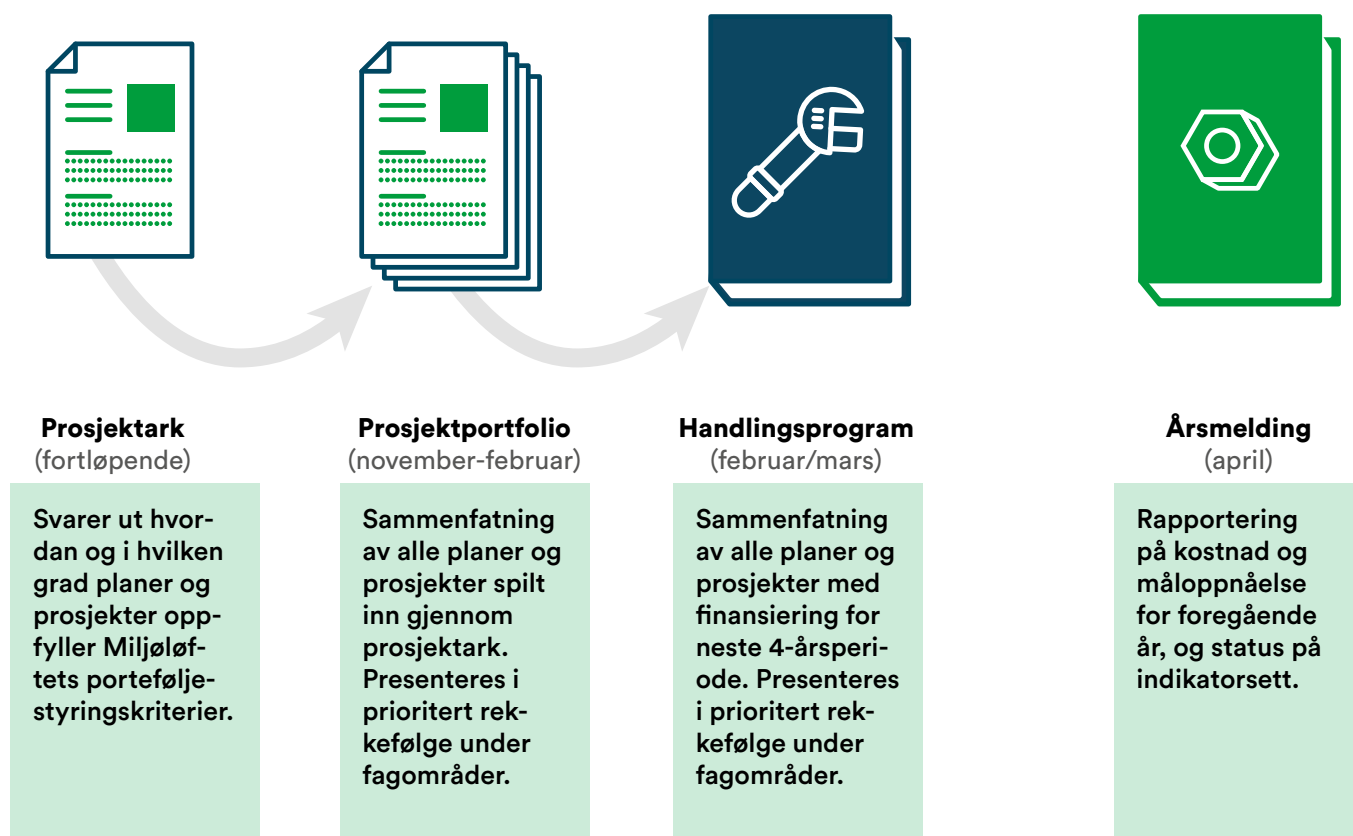
Porteføljestyling

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Styringsprosess

Alle prosjekt og tiltak i Miljøløftet spilles inn gjennom prosjektark. Prosjektarkene sammenfattes i Miljøløftets prosjektportfolio og blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestylingkriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende 4-årsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

Porteføljestyling i Miljøløftet

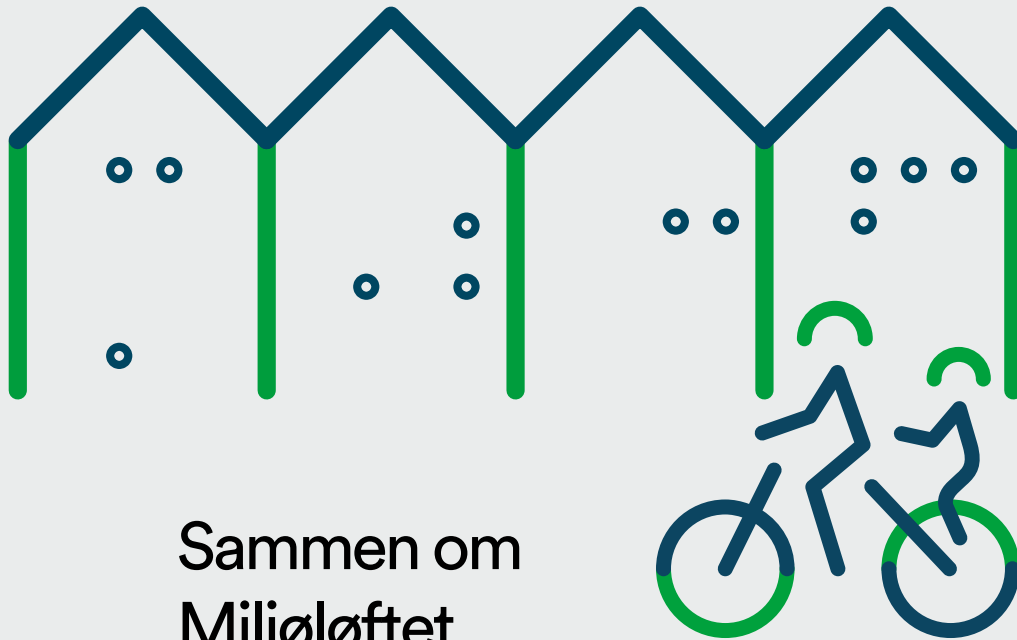


Årlig beslutningsprosess:

- 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.
- Handlingsprogrammet oversendes deretter fra styringsgruppen til lokalpolitisk behandling hos de lokale partene
- 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.
- Vestland fylkeskommune og de fem kommunene i Miljøløftet 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.





Sammen om Miljøløftet

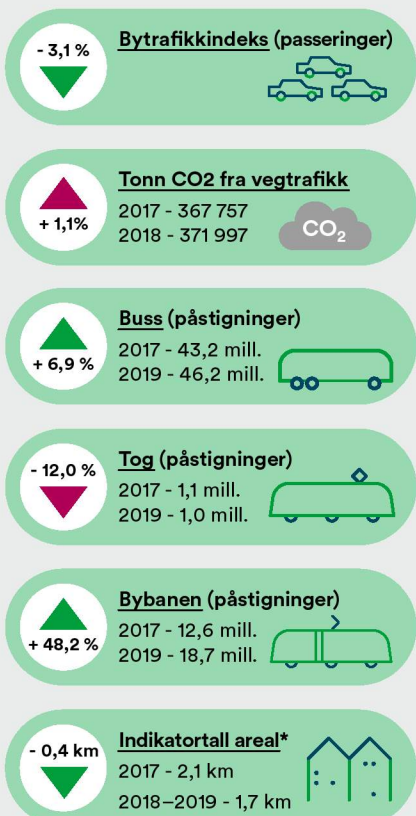
Miljøløftet er et samarbeid mellom Bergen kommune, Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestland. Gjennom tverretatlig samarbeid jobber vi for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i avtaleområdet, som i 2019 var avgrenset til Bergen kommune.

Arealpolitikken i Bergen kommune er et viktig instrument for å skape en by som krever mindre transport. Sammen med investeringer i infrastruktur, restriktiv parkeringspolitikk og trafikkregulerende tiltak, jobber partene i Miljøløftet for å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Miljøløftet skal gjøre det enklere for bergenserne å velge bort personbilreiser gjennom fem hovedgrep:

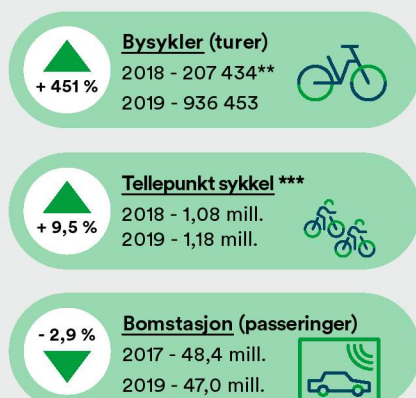
- Gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen
- Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt i Bergen
- Tilrettelegge for byutvikling rundt sentrumsområder og kollektivknutepunkt i Bergen
- Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.
- Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling

Status måloppnåelse

Byvekstavtaleindikatorer



Lokale indikatorer



Indikatorsettet til gjeldende byvekstavtale har 2017 som referanseår og er geografisk avgrenset til Bergen kommune.

Trafikktall

Miljøloftets måloppnåelse tallfestes gjennom byvekstavtalens indikatorer for transport- og arealutvikling. Trafikkutviklingen for persontransport med bil (nullvekstmålet) stadfestes gjennom reisevaneundersøkelse og bytrafikkindeks. Sistnevnte er et sett med trafikkregistreringspunkter som til sammen gir et representativt bilde av personbiltrafikken i avtaleområdet, som i 2019 begrenser seg til Bergen kommune. RVU-tall for 2019 var ikke offentliggjort når årsmelding 2019 ble ferdigstilt.

Gjennom byvekstavtalen rapporteres det også på et utvalg støtteindikatorer for å gi et helhetlig bilde av transport- og arealutviklingen i avtaleområdet, herunder arealutvikling, transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO2-utslipp. Årsmeldingen viser også til et knippe lokale indikatorer, utover byvekstavtale-indikatorene, herunder passeringer i bomringen og tall for sykkelbruk.

*Indikatorareal for areal indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til avtaleområdets største sentra/store kollektivknutepunkt (se infokart på s. 19). Referanseåret 2017 viser gjennomsnittlig avstand fra alle eksisterende boliger på det tidspunktet. Indikatorareallet 2019 viser gjennomsnittlig avstand for alle nye boliger som er etablert i tidsrommet 2018–2019.

** Tall fra 9 av 15 tellepunkt

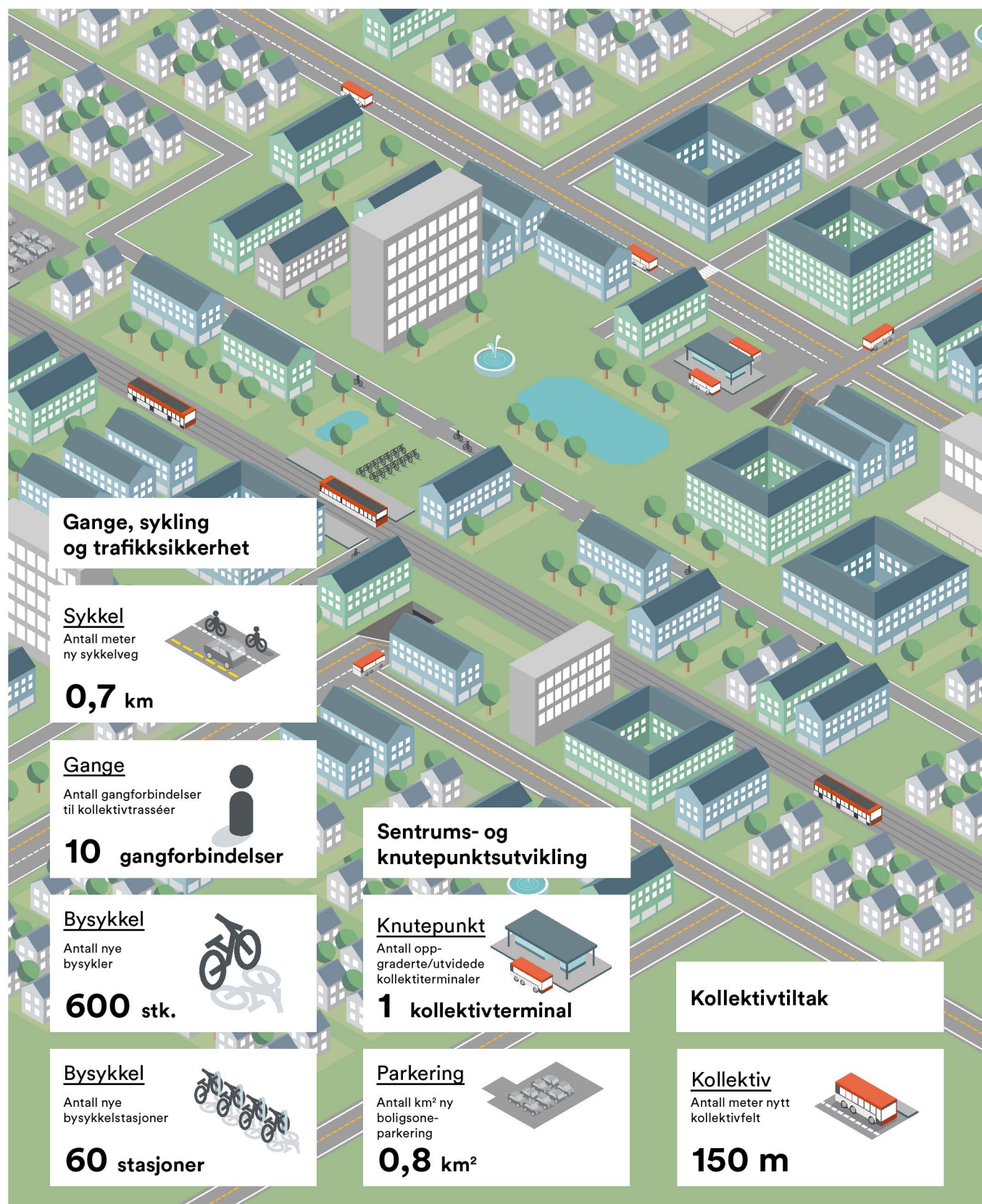
*** Stipulert basert på tellinger fra juli–desember 2018

Måloppnåelse



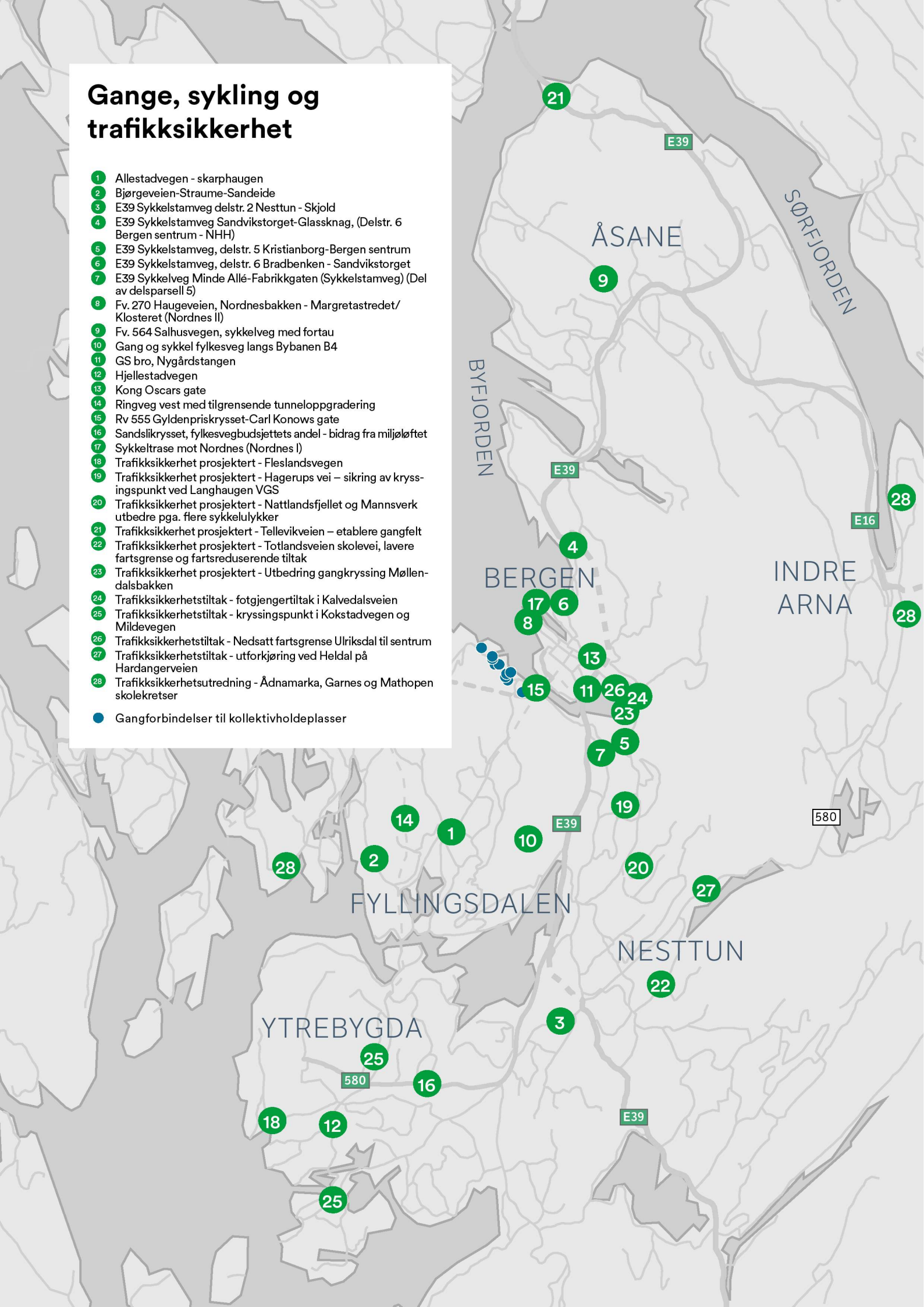
Miljøloftet har hatt svært god måloppnåelse siden referanseåret 2017. Bytrafikkindeksen for Bergen viser en nedgang på 3,1 %, en trend vi ser tydelig igjen i trafikken gjennom bomstasjonene. Vi ser en nedgang i togreiser, primært på grunn av store byggearbeider forbundet med nytt dobbeltspor gjennom Ulriken. Vi ser også en liten oppgang i CO2-utslipp. Til gjengjeld ser vi en betydelig økning i antallet kollektivreiser på buss og spesielt bybane. Gledelig er det også at nye boliger som er blitt etablert i perioden er lokalisert nærmere definerte sentra og kollektivknutepunkt enn tidligere. Dette vitner om en stadig mer effektiv arealbruk i avtaleområdet.

2019 i tall



Gange, sykling og trafiksikkerhet

- 1 Allestadvegen - skarpshaugen
 - 2 Bjørgeveien-Straume-Sandeide
 - 3 E39 Sykkeltamveg delstr. 2 Nesttun - Skjold
 - 4 E39 Sykkeltamveg Sandvikstorget-Glassknag, (Delstr. 6 Bergen sentrum - NHH)
 - 5 E39 Sykkeltamveg, delstr. 5 Kristianborg-Bergen sentrum
 - 6 E39 Sykkeltamveg, delstr. 6 Bradbenken - Sandvikstorget
 - 7 E39 Sykkeltamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Sykkeltamveg) (Del av delsparsell 5)
 - 8 Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/ Klosteret (Nordnes II)
 - 9 Fv. 564 Salhusvegen, sykkelveg med fortau
 - 10 Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4
 - 11 GS bro, Nygårdstangen
 - 12 Hjellestadvegen
 - 13 Kong Oscars gate
 - 14 Ringveg vest med tilgrensende tunneloppgradering
 - 15 Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate
 - 16 Sandslikrysset, fylkesvegbudsjettets andel - bidrag fra miljøløftet
 - 17 Sykkeltase mot Nordnes (Nordnes I)
 - 18 Trafiksikkerhet prosjektert - Fleslandsvegen
 - 19 Trafiksikkerhet prosjektert - Hagerups vei – sikring av kryssingspunkt ved Langhaugen VGS
 - 20 Trafiksikkerhet prosjektert - Nattlandsfjellet og Mannsverk utbedre pga. flere sykkelulykker
 - 21 Trafiksikkerhet prosjektert - Tellevikveien – etablere gangfelt
 - 22 Trafiksikkerhet prosjektert - Totlandsveien skolevei, lavere fartsgrense og fartsreduserende tiltak
 - 23 Trafiksikkerhet prosjektert - Utbedring gangkryssing Møllendalsbakken
 - 24 Trafiksikkerhetstiltak - fotgjengertiltak i Kalvedalsveien
 - 25 Trafiksikkerhetstiltak - kryssingspunkt i Kokstadvegen og Mildevegen
 - 26 Trafiksikkerhetstiltak - Nedsatt fartsgrense Ulriksdal til sentrum
 - 27 Trafiksikkerhetstiltak - utforkjøring ved Heldal på Hardangerveien
 - 28 Trafiksikkerhetsutredning - Ådnemarka, Garnes og Mathopen skolekretser
- Gangforbindelser til kollektivholdeplasser



Gange, sykling og trafiksikkerhet

Miljøløftet skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen.

Gjennom investeringer i gang- og sykkelveger, trafiksikring og miljøgateprosjekter skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til sykkel og gange som transportmiddel, og gjøre det mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen.

Gang- og sykkeltiltak

Prosjekter som sto ferdig i 2019

- *Fv. 270 Strandgaten, Holbergsallmenningen - Tidemanns gate, sykkelfelt:* Det ble bygget nye sykkelfelt i Strandgaten på hovedsykkelruten til Nordnes på strekningen Holbergsallmenningen-Tidemanns gate. Tiltaket innebærer også oppgradert dekke i gaten og oppgraderte fortau. Lengde: 0,7 km. Ferdigstilling: oktober 2019.

Pågående prosjekter i 2019 (prosjektering og bygging)

- *Fv. 582 Carl Konows gate, Gyldenpriskrysset – Fyllingsveien, sykkelfelt og med fv. 280 Fyllingsveien med fortau:* I 2019 startet arbeidet med fv. 582 Carl Konows gate, med sykkelfelt på strekningen Gyldenpriskrysset – Fyllingsveien, kollektivfelt i Gyldenpriskrysset, og fv. 280 Fyllingsveien med fortau på strekningen Carl Konows gate – Gabriel Tischendorf vei.
- *Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II):* I 2019 startet arbeidet med etablering av oppgradert gang- og sykkeltilbud for hoved-/bydelssykelruten i fv. Haugeveien på strekningen Nordnesbakken – Margretastredet/Klosteret (Nordnes II). Tiltaket innebærer oppgradert dekke i gaten og oppgraderte fortau. Lengde: 0,6 km. Tiltaket utføres av Graveklubben på vegne av Miljøløftet.

Prosjekterte gang- og sykkelprosjekter i 2019

- *Gang- og sykkelveg med bro Paradis:* Det er i 2019 gjennomført detaljprosjektering med tilhørende endringer av reguleringsplan, og grunnerverv for ny gang og sykkelveg med bro over fv. 582 Nesttunvegen og bybane. Prosjekt inkluderer deler av fremtidig vegnett på Paradis. Etablering av ny gang- og sykkelbro ventes igangsatt i løpet 2019/2020.



Under arbeid: Sykkelveg med fortau samt trolleybusslinje i Carl Konows gate. Foto: Silje Drevdal



Nordnes gang- og sykkeltilbud. Foto: Silje Drevdal

- *Fv. 585 Sykkelstrasé Sandviken (Glassknag - Sandvikstorget):* Det har i 2019 pågått detaljprosjektering av sykkelstamveg Bergen strekningen fv. 585 Gjensidigekrysset–Glass Knag i Sandviken skal det etableres nye forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Det skal etableres sykkelveg, fortau og kollektivfelt. Som del av prosjektet skal også krysset Sjøgaten/Sandviksvegen (Gjensidigekrysset) skal signalreguleres for å øke trafikk-sikkerheten. Prosjektet ventes lyst ut vår 2020.
- *Fv. 585 Sykkelstrasé Sandviken (Bradbenken - Sandvikstorget):* Det har i 2019 pågått detaljprosjektering, i henhold til anbefaling i politisk sak om sykkelstrasé igjennom sentrum, av strekningen av sykkelstamveg Bergen fv. 585 Bradbenken – Sandvikstorget. Det skal etableres separat sykkelveg med tilhørende fortau. Det legges opp til en forholdsvis nøktern utførelse av anlegget, og tiltakets

endelig utforming vil bli avklart mot langsiktig løsning, som fastlegges i planarbeidet for hovedsykkelrute og bybane på strekningen Bergen sentrum – Åsane. Prosjektet ventes lyst ut i løpet vår/sommer 2020.

Bysykkelordning

Bysykkelordningen ble innført sommeren 2018 og er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøløftet, brukerbetaling og sponsorat. I 2019 ble det syklet 936.453 turer, mens forventningene for året var 400.000 turer. Det utgjorde en økning på 800 % økning i forhold til året før. I 2020 blir tredje og foreløpig siste fase av utrulling, med 1000 bysykler-, 2000 låser- og 100 stasjoner gjennomført.

Ny sykkelstrategi

Det har i 2019 vært arbeidet med revidering av sykkelstrategien for Bergen. Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 skal være et styringsdokument for sykkelsatsing. Den blir et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon, planleggere og utbyggere. Strategiens visjon er at «det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen». Visjonen skal være en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: Flere skal sykle mer.

Sykkelstrategien var på høring høsten 2019, og revidert sykkelstrategi vil etter planen vedtas i løpet av 2020. Den nye sykkelstrategien vil avløse «Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019».

Ny gåstrategi

Gåstrategi for Bergen 2020- 2030 er Bergens første gåstrategi, og er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs satsing på gange. Strategien setter fremtidsrettede mål og skisserer nødvendige satsinger for å nå målene. Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer. En økning fra 25 % gangandel i 2020 til 30 % gangandel i 2030 er hovedindikator. Gåstrategien har følgende visjon: «Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen».

Arbeidet har vært ledet av en prosjektgruppe sammensatt av partene i Miljøløftet. Strategien har vært ført i pennen av Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune. Gåstrategi for Bergen 2020-2030 var på hørings høsten 2019, og skal etter planen vedtas i 2020.

Gangforbindelser til kollektivholdeplasser

Bergen kommune arbeider med å kartlegge og gjennomføre tiltak som gjør det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet, slik at det blir mer attraktivt for flere å velge kollektivtransport fremfor

bil. Arbeidet innebærer bl.a. at gangveier asfalteres, får rekkverk, lys og at det etableres nye ganglenker (snarveier). De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til og fra holdeplass. I 2019 ble det planlagt tre nye og oppgradering av syv eksisterende gangforbindelser, primært i tilknytning til ny Trolleybusslinje på Laksevåg. Alle de planlagte gangforbindelsene skal etter planen bygges/oppgraderes i 2020.



Populære: I 2019 ble det syklet 936 453 bysykkelturer i Bergen. Foto: Silje Drevdal



I 2019 har det blitt arbeidet med ny gåstrategi og ny sykkelstrategi for Bergen. Foto Silje Drevdal.

Trafikksikkerhet

Miljøløftets trafikksikkerhetsarbeid har som mål å få færre drepte og skadde i Bergenstrafikken. I dette arbeidet prioriteres tiltak rettet mot gående og syklende, der tiltak på skoleveg er spesielt vektlagt.

I perioden 2010–19 er det nedgang i antall hardt skadde og omkomne i Bergenstrafikken, men fra 2016 har skadetallene stabilisert seg rundt 20 drepte/hardt skadde pr år. Dette illustrerer behovet for fortsatt høy satsing på trafikksikkerhetstiltak rettet i første rekke mot myke trafikanter.

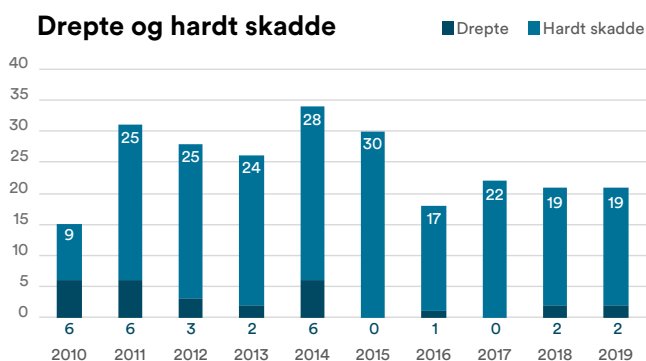
Gjennomførte tiltak i 2019:

- Trygg skoleveg - Hjertesone og tiltak i tilknytning til områdeutredninger for skolekretser
- Omfattende tiltak mot utforkjøring i Hardangerveien – bygging av kjøresterke rekkverk i Heldal ved jernbanelinjen
- Fotgjengertiltak i Kalvedalsveien – bygging av nytt fortau, gangfelt, belysning og oppstramming ved kryss med Svartedikerveien.
- Innledende arbeider med tiltak etter trafikk-sikkerhetsutredninger for Ådnemarka og Garnes skolekretser i Arna bydel og Mathopen skolekrets i Laksevåg bydel.
- Oppstart av arbeider med sikringa av kryssingspunkt i Kokstadvegen og Mildevegen.
- Nedsatt fartsgrense til 40 km/t på fv. 585 fra Ulriksdal til sentrum.

Prosjekterte tiltak i 2019

- Gjennomført forprosjekt trafikksikkerhetsvurdering i Nattlandsveien mellom Nattlandsfjellet og Mannsverk – strekning med mange sykkelulykker
- Endret utforming av gangkryssing i Møllendalsbakken pga. omlegginger i forbindelse med bygging av bybanestopp ved Haukeland
- Totlandsveien – skolevei, lav standard – nedsatt fartsgrense og fartsreduserende tiltak

- Tellevikveien – etablere gangfelt i eksisterende kryssingspunkt på Klauvaneset
- Fleslandsvegen – fartsdempende tiltak på strekning uten langsgående tilbud
- Hagerups vei – sikring av kryssingspunkt ved Langhaugen videregående skole



Figur 2: Viser antall drepte og hardt skadde i Bergen fra 2009 - 2019.



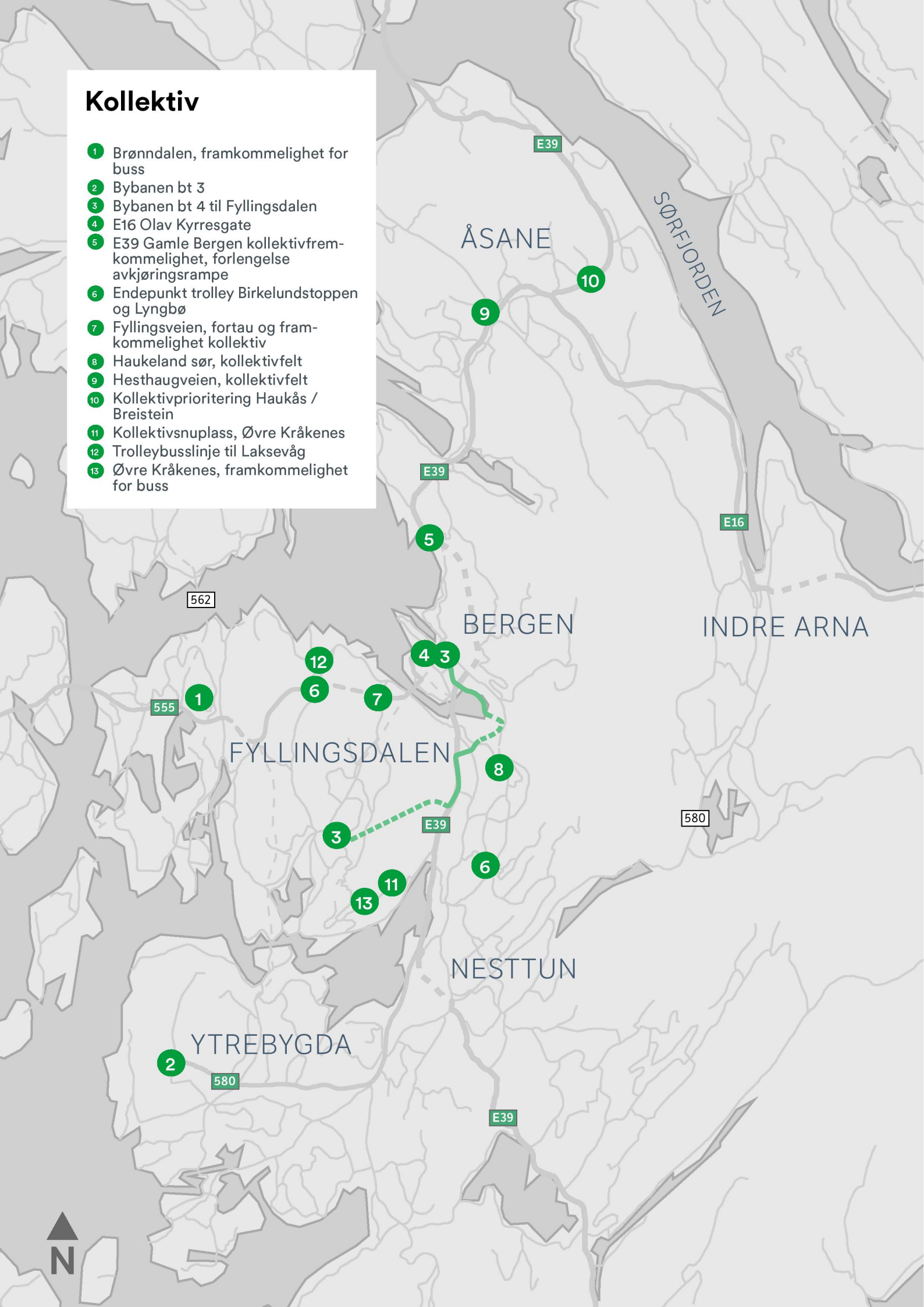
Sikring av kryssingspunkt i Kokstadvegen. Foto: Silje Drevdal



Miljøløftet investerer i hjertesoner som skal sikre tryggere skoleveg. Foto: Silje Drevdal

Kollektiv

- 1 Brønnndalen, framkommelighet for buss
- 2 Bybanen bt 3
- 3 Bybanen bt 4 til Fyllingsdalen
- 4 E16 Olav Kyrresgate
- 5 E39 Gamle Bergen kollektivframkommelighet, forlengelse avkjøringsrampe
- 6 Endepunkt trolley Birkelundstoppen og Lyngbø
- 7 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv
- 8 Haukeland sør, kollektivfelt
- 9 Hesthaugveien, kollektivfelt
- 10 Kollektivprioritering Haukås / Breistein
- 11 Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes
- 12 Trolleybusslinje til Laksevåg
- 13 Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss



Kollektivtiltak

Miljøløftet skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt i Bergen.

Gjennom investeringer i kollektivinfrastruktur og øvrige kollektivfremmende tiltak skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til kollektivtransport og gjøre det lettere for flere å velge bort personbilreiser.

Miljøløftets største prosjekt er Bybanen – et høykvalitets kollektivprodukt som med høy frekvens, stor kapasitet og forutsigbar fremkommelighet har en strukturerende effekt på byutviklingen i Bergen, og et stort potensial til å omdanne bilreiser til kollektivreiser.

Utover bygging av bybanen blir det gjennomført flere kollektivfremmende tiltak, som til sammen utgjør en forskjell. Miljøløftet jobber kontinuerlig med å utbedre små og store flaskehalser som kan styrke kollektivtrafikken sin konkurransekraft mot bil. Som en del av dette arbeidet jobber Miljøløftet spesielt med universell utforming - å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for stadig flere reisende.

Bybanen

Miljøløftet bygger bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Hovedmålsettingene med utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen byggetrinn 4 binder sammen bydelen Fyllingsdalen 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. Traséen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målpunkt. 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 traséen. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.



Under arbeid: Tunnelinnslag Fyllingsdalstunnelen, sett fra Oasen, juni 2019. Foto: Ingrid Feet Bjørge



Framtidssituasjon: Fyllingsdalstunnelen sett fra Kristianborg. Foto: Mount Visual

Byggeaktivitet 2019

I løpet av 2019 har det vært byggeaktivitet på hele linjen fra Kaigaten til Fyllingsdalen. Med oppstart av byggearbeider i sentrum ble det i 2019 for alvor klart at det skal komme en linje til Fyllingsdalen, og at det er en ny bybanelinje under bygging. Vinteren 2019/20 holdplass skal bygges. Fra begynnelsen av oktober 2019 startet det enorme anleggsområdet ved Mindemyren der gravearbeidene og oppbyggingen av vannkanaler nesten umiddelbart gav en pekepinn på hvordan byen kommer til å bli transformert fra grått til blått langs traseen.

Miljøløftet planlegger bybanen byggetrinn 5 til Åsane

I 2019 er det blitt arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane. Bybanetraséen fra Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er 12,5 km lang, og vil få 13 holdplasser. Bybanen til Åsane skal være hovedstammen

i kollektivsystemet mot Bergen nord, og gi kvalitet og konkurransekraft til bydelens kollektivtilbud.

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. Bybanen skal gå videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traséen går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det skal planlegges for en sammenhengende sykkeløsning på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen.

I 2019 har arbeidet vært i en skissefase, med fokus på å utvikle løsninger. Dette arbeidet skal oppsummeres i en rapport i løpet av 2020. Reguleringsplanene skal etter planen behandles av bystyret i løpet av 2022.

Buss

Kollektivfelt og holdeplassoppgradering Haukeland

Kollektivfelt Haukeland sør stod ferdig i 2019. Tiltaket innebærer 150 meter med nytt kollektivfelt. I tillegg ble holdeplass Haukeland sør, retning sentrum oppgradert, og perrong/fortau utvidet for å bedre forholdene for sykkel forbi holdeplassen. Det er også etablert et mindre sykkelfelt i retning sentrum i kryssområdet mellom Haukelandsveien og Ibsens gate.



Nytt kollektivfelt Haukeland sør stod ferdig i 2019. Foto: Silje Drevdal

Snu- og reguleringsplass for buss Øvre Kråkenes

Snu- og reguleringsplass for buss Øvre Kråkenes stod ferdig i 2019 og har vært et positivt tiltak for buss-trafikken. Tidligere måtte bussene kjøre til Fjøsanger for å snu, en strekning på ca. 2,5 km t/r. Tiltaket har følgelig hatt positiv innvirkning på både miljø og drifts-økonomi. Holdeplassene har samtidig fått universell utforming, og rundkjøringen har gitt en trafiksikker løsning i krysset der bussene snur. Det er også etablert nye sjåførfasiliteter på Øvre Kråkenes, som har gitt et bedre tilbud til bussjåførene.

Fremkommelighetstiltak for buss

Fremkommelighet for buss er spesielt viktig for å gi kollektivtrafikken økt konkurransekraft, i form av styrket regularitet og redusert reisetid. Det ble i 2019 gjennomført fremkommelighetstiltak for buss på Kråkenes og i Brønnandalen. Tiltakene kom i gang som følge av innmeldte problemer fra bussoperatørene, og har bedret forholdene vesentlig for buss ved at to busser nå kan møtes på strekningen.

Forlengelse av trolleybussen til Laksevåg

Arbeidet med å forlenge dagens trolleybusslinje til Laksevåg har pågått i 2019. En forlengelse av trolleybusslinjen gjennom sentrum skaper en pendellinje mellom Landås og Laksevåg. Denne linjen når mange arbeidsplasser, boliger og passasjerer. Prosjektet frigjør holdeplasskapasitet i sentrum og inkluderer opprusting av holdeplasser, ny vegbelysning og etableringen av et miljøvennlig busstilbud av høy kvalitet til området.

Innfartsparkering

Ny innfartsparkering i Vågsbotn, med 50 nye innfartsparkeringsplasser, stod ferdig i 2019. Tiltaket åpnet imidlertid ikke før i 2020.

Drift kollektiv

For 2019 ble det satt av 271 mill. i belønningsmidler til drift av kollektiv. Disse midlene ble brukt til utvikling og styrking av kollektivtilbudet. Dette gir ikke grunnlag for styrking av kapasitet og frekvens i tilbudet, men sikrer videre drift av tidligere iverksatte tiltak.

Investeringer på jernbane i Bergen 2019

I 2019 fortsatte arbeidet med dobbeltspor mellom Bergen og Arna. Dobbeltsporet skal stå ferdig sammen med oppgraderingen av Bergen stasjon, Arna stasjon og Nygårdstangen godsterminal i 2025. Etter ferdigstillelse av prosjektene vil persontog kunne kjøre med 15 minutters frekvens mellom Arna og Bergen.

Nygårdstangen vil få betydelig økt kapasitet for godshåndtering. For å kunne avgi Mindemyren terminal og deler av Kronstadsporet for utbygging av bybane og sykkelveg, ble tunell til Koengen oppgradert i løpet av 2019. Tunellen muliggjør nødvendig hensetting og gir noe økt fleksibilitet på stasjonsområdet.

Etter konkurranseutsetting av Arna lokal sammen med regiontog og fjerntog på Bergensbanen, er det klart at Vy Tog også vil være operatør fra 2020/21 og i ni, eventuelt 11 år frem i tid. Vy Tog har ambisjoner om å øke lokaltogtilbudet.

Sentrums- og knutepunktsutvikling

- 1 Infrastruktur, Paradis
- 2 Åsane terminal, oppgradert

- Kompakt byutvikling
- Avtaleområdets sentra/knutepunkt
- Indikatortall areal: referanseår 2017
- Indikatortall areal: nye boliger 2018-2019

Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt. Referanseåret 2017 viser gjennomsnittlig avstand fra alle eksisterende boliger på det tidspunktet. Indikatortallet 2018-2019 viser gjennomsnittlig avstand for alle nye boliger som er etablert i dette tidsrommet.

I Bergen rapporteres det på 7 sentra/knutepunkt. Knutepunktene «Utvidet sentrum» og «Fana» har flere målepunkt internt i området, henholdsvis 5 og 2 målepunkt. Det er brukt gangavstand langs gangvegnett for å beregne gjennomsnittsavstand fra alle boliger (boenheter). Alle boliger i matrikkelen er regnet med, uavhengig av bygningstype. Som byggeår er det tatt utgangspunkt i første dato i byggesaken.

Åsane

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

3,3 km

3,0 km

Indre Arna

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

4,0 km

3,6 km

Loddefjord

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,7 km

3,5 km

Fyllingsdalen

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

1,9 km

1,2 km

Ytrebygda

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,9 km

1,2 km

Fana

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,6 km

1,5 km

Utvidet sentrum

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

1,3 km

1,1 km

Sentrums- og knutepunktsutvikling

Miljøløftet skal tilrettelegge for byutvikling rundt sentrumsområder og kollektivknutepunkt i Bergen.

Gjennom areal- og parkeringsplaner og aktiv knutepunktsutvikling skal Miljøløftet sikre en kompakt og miljøvennlig byutvikling som bidrar til mindre behov for personbiltransport i Bergen.

Kommuneplanens arealdel 2018-2030

Kommuneplanens arealdel KPA2018 for Bergen ble vedtatt 19.juni 2019. KPA2018 bygger på kommuneplanens samfunnsdel BERGEN2030, kommunens vedtatte arealstrategi og kommunens klima og energihandlingsplan; Grønn strategi. Kommuneplanens arealdel er en viktig forutsetning for kommunens forpliktelser inngått gjennom byvekstavtalen, Miljøløftet.

KPA2018 legger vekt på kompakt utbygging i gang- og sykkelavstand til senterområder og kollektivtilbud (bybane, buss og tog). Kompakt byutvikling har fokus på felles løsninger og funksjonsmangfold. Funksjonsblanding bidrar både til å spare areal, gi samdriftsfordeler og kortere avstander. En kompakt bystruktur er enklere å betjene med kollektivtilbud og gir mindre behov for bilkjøring. Kompakt utbygging bygger videre på Bergen som en gåby. Satsing på gåby betyr riktig lokalisering av tilbud og tilrettelegger for og prioriterer gående og syklende.

Byggesonen i KPA2018 er inndelt i 4 soner; Sentrums-kjerne, Byfortettingssone, Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Planen legger til grunn at hovedvekten av boligbyggingen og familieboliger skal komme i byfortettingssonen, som har gangavstand til tjenestetilbud og kollektivtransport. Byfortettingssonen utgjør sammen med sentrumskjernene, kommunens senterområder.

Ytre fortettingssone har sykkelavstand, og her kan det videreutvikles med både bolig- og næringsformål. Virksomheter med mange ansatte og mange besøkende skal lokaliseres i senterområdene. I øvrig byggesone tillates ikke vesentlig nybygging av boliger, med bakgrunn i dårlig kollektivtilbud og sto avstand til senterområder.

Parkering

Parkeringsbestemmelsen i KPA2018 er tilpasset en

styrket fortettingsstrategi med økt fokus på effektiv utnyttelse av gategrunn, tydelig prioriteringer mellom transportgrupper og vekt på kvalitativt gode utearealer. Det også lagt større vekt på kvaliteten i parkeringstilbudet for sykkel.

I 2019 er boligsoneparkeringen i Bergen utvidet med ytterligere 2 soner. Totalt inngår nå 6100 dekar i og rundt Bergen sentrum i ordningen. Hovedformålet med boligsoneordningen er å skape et mer attraktivt bomiljø, og å bedre parkeringsforholdene for beboerne i boligsonene.

Aktiv knutepunktsutvikling

Miljøløftet jobber aktivt for å tilrettelegge for byutvikling rundt kollektivknutepunkt. Etablering av offentlige infrastruktur er nødvendig for utviklingen av disse områdene og for realisering av en samordnet areal- og transportfortetting i tråd med nasjonale føringer og lokale vedtak (jf. kommuneplanens arealdel). Aktiv knutepunktsutvikling skal bidra til å:

- tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten
- sikre god gange- og sykkeladkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel
- få tilpassete løsninger for næringstransportens behov i området
- styrke grunnlaget for kollektivtrafikken
- underbygger O-visjonen mht. trafikksikring

Paradis

Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortettingsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir planen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken, god gang -og sykkeladkomst, underbygger O-visjonen, og således tilrettelegger utbyggingen av Paradis for attraktive alternativer til personbiltransporten.

Første fase i gjennomføringen av den offentlige infrastrukturen i området er strekningen Tunvegen-Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg. Strekningen har en stipulert kostnad på kr. 180 mill. og finansieres gjennom et samarbeid mellom Miljøløftet og private aktører. I 2019 har det blitt arbeidet med å ferdigstille prosjekteringen, koordinering mot VA, gjøre nødvendige erverv, samt å arbeide med detaljreguleringen for strekningen. Videre har det blitt inngått utbyggingsavtaler med utbyggere i området og det har blitt arbeidet med fullfinansiering av utbyggingen

av strekningen. Nødvendige lokale vedtak i saken forventes første halvår 2020. Formell avklaring av finansiering vil avklares i statsbudsjettet. Det er i dag byggeaktivitet i delområder, og flere pågående planprosesser innenfor enkeltområder.

Mindemyren/Wergeland

I 2019 ble det inngått rammeavtale med konsulentfirma med formål om å utvikle og detaljere offentlige areal på Mindemyren og rundt knutepunktet Wergeland. Dette skjer i samarbeid med private utbyggere og andre. I 2020 fokuserer dette arbeidet på Mindemyren.

Gjennom Miljøløftet er en i sluttfasen av å regulere gang- og sykkelvei gjennom Wergeland. Reguleringsplanen endrer tverrsnittet på fylkesveien gjennom området, og en del av utviklingen av Wergeland er således avhengig av denne. Etter planen blir reguleringsplanen vedtatt i 2020, og nødvendige ervervsprosesser kan starte opp. I 2019 har en av de større aktørene i området utviklet sitt eget prosjekter, og det er forventet akselererende utvikling av området på Wergeland og Mindemyren som følge av bybanen på Mindemyren. I 2021 og 2022 vil en i Miljøløftet måtte ta stilling til spørsmålet om fullfinansiering av den offentlige tekniske infrastrukturen.

Strategiske planprogram

I 2019 har Bergen kommune startet arbeid med strategisk planprogram for kollektivknutepunktene Birkeland terminal, Loddefjord og Åsane bydelssenter. Et strategisk planprogram er en overordnet arealbruksstrategi for utviklingen av et område, men er ikke en plan på linje med kommunedelplan eller områdeplan. Målsettingen er å arbeide fram et helhetlig plangrep for et område og bidra til bedre samordning og koordinering av mange enkeltprosjektet, uten å gå veien gjennom en tidkrevende og omfattende planprosess.

Strategiske planprogram for Loddefjord og Åsane er i oppstartsfasen. Høringsforslag for Birkeland vil legges ut til offentlig ettersyn medio 2020.

Det pågår også arbeid med områdereguleringsplan for Fyllingsdalen sentrale deler, som følge av Bybanen som er under bygging. Planområdet er stort og arbeidet deles i to områdereguleringsplaner, slik at de to delene ikke er avhengig av hverandre framdriftsmessig. For Spelhaugen skal det gjennomføres miljøundersøkelser av grunnen. For bydelssenteret med Oasen arbeides det med detaljering rundt ny kollektivterminal og bybaneholdeplass, og et planforslag vil være klar for offentlig ettersyn i 2021.



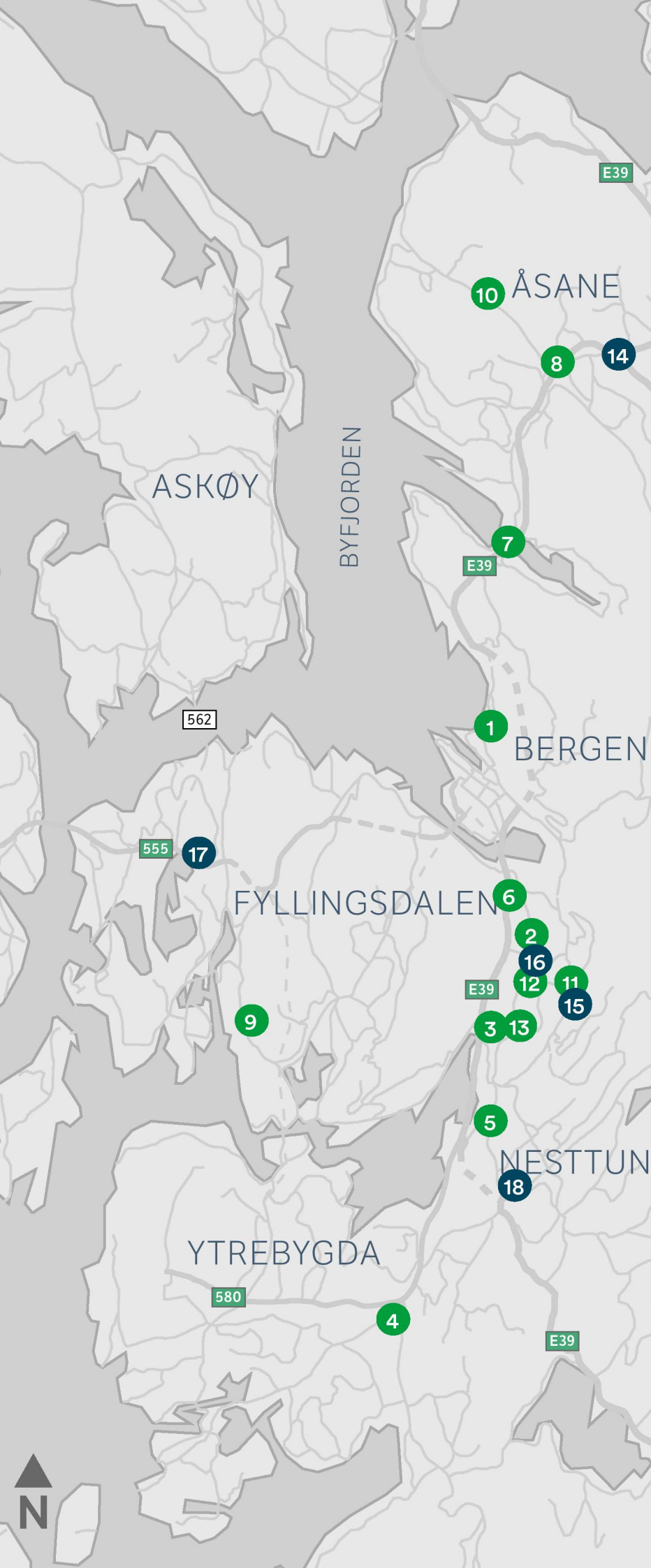
Fremtids-scenario Mindemyren. Foto: Mount Visual

Planlegging og prosjektering

- 1 E39 sykkelstamveg Bergen Bradbenken – Sandvikstorget
- 2 E39 sykkelstamveg Bergen E39 Minde allé og Fabrikkgaten
- 3 E39 sykkelstamveg Bergen Fjøsangerkrysset – Kristianborg
- 4 E39 sykkelstamveg Bergen langs rv. 580 Flyplassvegen mellom Skeie-Rådal
- 5 E39 sykkelstamveg Bergen, langs Vossabanen mellom Nesttun og Fjøsanger
- 6 E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten
- 7 Fv 267 Eidsvågveien – oppgradering tilbud Gange og sykkel
- 8 Fv 267 Åsamyrane, Nye Ikea - Hesthaugvegen – oppgradering tilbud Gange og sykkel
- 9 Fv 557 Bjørgevegen, Sandeidet – Lyderhornsveien – sykkelveg med fortau
- 10 Fv 564 Salhusvegen, Ulsetstemma – Slettestølvegen – Sykkelveg med fortau
- 11 Fv 582 Nattlandsveien, Mannsverk – Hagerups vei – oppgradering tilbud Gange og sykkel
- 12 Fv 582 Storetveitvegen/Minde Allé, Hagerups vei – Kanalveien – oppgradering tilbud Gange og sykkel
- 13 Fv 582 Storetveitvegen/Minde Allé, Paradis – Hagerups vei – oppgradering tilbud Gange og sykkel
- 14 Bybanen byggetrinn 5 fra Bergen sentrum til Vågsbotn i Åsane
- 15 Fv 582 Nattlandsveien, Landåssvingen – Mannsverk – Kollektivfelt
- 16 Fv 582 Storetveitvegen – Kanalveien – Reguleringsplass for buss Wergeland
- 17 Nytt kollektivsystem fra Bergen sentrum til Bergen Vest
- 18 Reguleringsplass for busser ved Lille Nesttunvatnet

● Gange, sykkel og trafiksikkerhet

● Kollektiv



Planlegging og prosjektering

Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.

Gjennom aktivt planleggingsarbeid skal Miljøløftet sikre en bred portefølje med prosjekter og tiltak som kan bidra til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange som reisemåte.

I 2019 har de største planoppgavene vært planlegging av bybanen og ny hovedsykkelrute på strekningen Bergen sentrum-Vågsbotn, og planlegging av kommunedelplan for nytt kollektivsystemet mellom Bergen sentrum til Bergen vest. I tillegg har det vært planaktiviteter på utvikling av ulike sentrumsprosjekt, gang- og sykkelvegprosjekter langs fv.582 Storetveitvegen, fv. 564 Salhusvegen, og en del strekninger langs riksvegtilbudet for gående og syklende.

Det har i 2019 pågått arbeid med kontinuerlig reisevaneundersøkelse (RVU) for Bergen som grunnlag for å måle utvikling innenfor målene i Miljøløftet, hvor hovedmålet er nullvekst i personbiltrafikken. De første resultatene fra RVU Bergen kom i løpet av året 2019. RVU-tall for 2019 var ikke offentliggjort når årsmelding 2019 ble ferdigstilt.

I det videre nevnes noen av de viktigste planoppgavene i 2019 under de ulike programområdene.

Gang- og sykkeltiltak

Under programområdet gang- og sykkel ble reguleringsplan for fv. 557 Bjørgeveien på strekningen Sandeidet - Lyderhornsveien vedtatt høsten 2019. Det har vært arbeidet med to reguleringsplaner for gang- og sykkeltilbudet langs fv. 582 Storetveitvegen/Minde Allé, på strekningene Paradis - Hagerups vei og Hagerups vei - Kanalveien. På fylkesveg er det i tillegg arbeid gang og sykkelprosjekter langs fv. 564 Salhusvegen mellom Ulsetstemma - Slettebølvegen og fv. 582 Nattlandsveien, Mannsverk - Hagerups vei.

Av riksvegprosjekt ble det i 2019 vært arbeidet videre med reguleringsplaner for E39 Sykkelstamveg Skeie/Rådal - Bergen sentrum på strekningene:

- E39 sykkelstamveg Bergen langs rv. 580 Flyplassvegen mellom Skeie-Rådal.
- E39 sykkelstamveg Bergen, langs Vossabanen mellom Nesttun og Fjøsanger.

- E39 sykkelstamveg Bergen Fjøsangerkrysset - Kristianborg.
- E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/Solheimsgaten - Fabrikkveien
- E39 sykkelstamveg Bergen E39 Minde allé og Fabrikkveien.

Sistnevnte er ferdigstilt til politisk sluttbehandling og ventes vedtatt våren 2020. Det er også arbeidet med reguleringsplan for riksvegtilbudet for gående og syklende langs fv. 267 Eidsvågveien.

I tillegg er det gjort mindre mulighetsanalyser og forprosjekter for blant gang- og sykkelstamveg/gatebruk på Nedre Nygård og Nygårdshøyden i regi av Gang- og sykkelgruppen.

I 2019 har det også vært arbeidet med å revidere den gjeldende sykkelstrategien for Bergen. Forslag til revidert sykkelstrategi var ut til offentlig høring sommer/høst 2019. Ny strategi for perioden 2019-2030 ventes vedtatt i løpet av 2020.

Trafikksikkerhetstiltak

Tiltakene innenfor trafikksikkerhetsområdet er i all hovedsak forankret i Hordaland fylkeskommunes handlingsplan for trafikksikkerhet, tiltaksplan for trafikksikkerhetstiltak i Miljøløftet 2018-2021 og Bergen kommune sin trafikksikkerhetsplan 2018-2021.

Målet er å redusere den faktiske ulykkesrisikoen og å øke trygghetsfølelsen for gående og syklende med særlig fokus på trygg skoleveg gjennom arbeid med hjertesoneprosjektet og områdeutredninger. I tillegg er det arbeidet det videre med trafikksikkerhetsinspeksjoner for å redusere utforkjøringsulykker, møteulykker og mørkeulykker, og gjennom analyser avdekke ulykkespunkt hvor det er nødvendig å gjennomføre tiltak for å redusere antallet ulykker. Det har i tillegg vært utført en del mindre forprosjekter og tiltaksvurderinger i regi av Trafikksikkerhetsgruppen.



Miljøløftet planlegger tiltak som reduserer ulykkesrisiko og øker trygghetsfølelse for gående og syklende. Foto: Siljre Drevdal



Foto: Silje Drevdal

Kollektivtiltak

I 2019 har de største planoppgavene innenfor kollektivtiltak vært planlegging bybanen på strekningen Bergen sentrum-Vågsbotn og planlegging av kommunedelplan for nytt kollektivsystemet mellom Bergen sentrum til Bergen vest. Det har også pågått reguleringsplanarbeid for følgende strekninger Nattlandsveien – Landåssvingen – Mannsverk (parallelt med sykkel), bussløsning Wergeland, og reguleringsplasser for busser ved Lille Nesttunvatnet.

Det har i tillegg vært arbeidet med utredning av kollektivfelt/sambruksfelt på innfartsårene til Bergen (E39/Rv. 555), samt en del mindre forprosjekter, fremkommelighetsvurderinger, og vurderinger av punktforbedringer for kollektivtrafikken i regi av Kollektivgruppen.

Sentrumstiltak/ miljøtiltak

Det er i løpet av 2019 vært arbeidet med planer for å fremme helhetlige prinsipppløsninger for gående og syklende, kollektivtrafikk og øvrig gatebruk i regi av Sentrumsgruppen.

Et sentralt arbeid som har pågått avklaringer sykkel-løsning mellom Bradbenken og Sandvikstorget, vurderinger av mulighet for stenging av Torget/Bryggen.

I 2019 ble også arbeidet med Trafikkplan sentrum i gang satt for å avklare fremtidig veg- og trafikksystem i sentrum frem mot, og etter bybanen er etablert gjennom sentrum.

Sekretariat og holdnings- endrende arbeid

Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling.

Investeringer og tiltak som skal styrke konkurransekraften til kollektiv, sykling og gange vil ikke automatisk generere mindre bilbruk. For å ta ut effekten av slike tiltak må befolkningen også endre sin reiseatferd og sine holdninger. Derfor satser Miljøløftet også på kommunikasjon, kunnskapsspredning og holdnings-skapende arbeid. En slik satsing skal bidra til å skape økt offentlig aksept for økonomiske virkemidler og andre restriktive tiltak, samt gi en raskere og mer effektiv overgang til kollektiv, sykkel og gange.

I 2019 har Miljøløftet etablert seg på Facebook hvor målet har vært å synliggjøre Miljøløftets arbeid og spre kunnskap om Miljøløftets mål. I løpet av året fikk Miljøløftets Facebookside 1000 likes. Miljøløftet har også vært synlig og tilstede på årlige hendelser som Sykle-til-jobben-aksjonen, Europeisk mobilitetsuke og Vintersykkeldagen. I tillegg har vi fått utført en spørreundersøkelse med 600 respondenter om Miljøløftet og Miljøløftets prosjekter, mål og virkemidler.

I 2019 videreutviklet Miljøløftet sjablongkampanjen på byens asfaltflater fra året før. Der kampanjen fra 2018 henvendte seg mot gående, henvendte 2019-kampanjen seg mot syklende. Denne kampanjen er stadig et enkelt tiltak som blir godt mottatt av publikum. Den skaper også synlighet og oppmerksomhet og bidrar til å bygge opp under Miljøløftets merkevare og avsenderidentitet.

Sykelbyen

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. Sykkelbyen Bergen har jobbet aktivt med kommunikasjon i 2019. Sosiale medier som Facebook, Twitter og Instagram brukes aktivt.

Facebooksiden har 10.000 følgere. Sykkelbyen Bergen har også bidratt til en rekke medieoppslag om sykling i Bergen i løpet av året.



Motiverende sykkelbudskap påføres asfalt ved Grieghallen.
Foto: Kristoffer Sandvik Monsen

Av øvrig utadrettet virksomhet kan nevnes:

- Markering av vintersykkeldagen 8. februar
- Aktiv promotering av bysykkelordningen gjennom hele året
- Stor deltagelse i Sykle til jobben-kampanjen, i underkant av 3800 deltagere deltok i kampanjeperioden i mai - juni. Det ble syklet over 1.000.000 km i løpet av kampanjeperioden.
- Deltagelse i markering av den europeiske mobilitetsuken i september, bla med egen sykkefilmfestival.
- Støtte og samarbeid rundt Syklistenes landsforening sitt årsmøte i oktober med åpne arrangementer på bla. Festplassen.

Restriktive tiltak

Stortinget vedtok i desember 2017 ny bompengepakke for Bergen. Den nye bompengepakken innebærer en utvidelse av bomsystemet med 15 nye bomstasjoner, samt innføring av miljødifferensierte takster. Sistnevnte ble innført i 2018. De nye bomstasjonene åpnet den 6. april 2019. Trafikktall for 2019 viser at avisningseffekten er i tråd med prognosene som lå til grunn før innføringen. Tallene viser tydelig hvordan bomstasjonene er et viktig tiltak for å dempe trafikkveksten og bidra til ønsket byutvikling i Bergen.

I tråd med Stortingets føringer i Prop. 11 S (2017-2018) og lokalpolitiske vedtak, begynte også batterielektriske kjøretøy å betale bompenge i Bergen fom. 6 april 2019, da andelen nullutslippskjøretøy fikk 20 prosent i november 2018. I tråd med miljødifferensiering betaler nullutslippskjøretøy en betydelig lavere takst sammenlignet med de mer forurensede kjøretøyene. Målet er at takstene i bypakke Bergen skal bidra til mer bruk av nullutslippskjøretøy, samtidig som nullvekstmålet ivaretas.





Økonomi i Miljøløftet

De økonomiske forutsetninger for Miljøløftet bygger på Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, og Staten 2017-2023 og Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, Prop. 11 S (2017-2018). Ny byvekstavtale gjelder fra 2019, men utkast til avtalen ble signert i desember og hadde ikke blitt lokalpolitisk vedtatt i 2019. De økonomiske rammene for ny byvekstavtale vil først være utgangspunkt for årsmelding 2020.

Oversikt

Byvekstavtalen fastsetter følgende finansieringsbidrag til prosjekter og tiltak:

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. Ny byvekstavtale (2019-2029) har avtalefestet et årlig gjennomsnitt av statlige programområdemidler (post 30) på 408 mill. 2020-kr. fordelt på deltakerkommunene.

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 inntil 3329 mill. 2018-kroner. 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. Ny byvekstavtale (2019-2029) har avtalefestet statlige belønningsmidler på 314 mill. 2020-kr. årlig hvorav 280 mill. av disse går til Skyss og resten fordeles på deltakerkommunene.

Jernbanetiltak i Miljøløftets avtaleområde fullfinansieres av staten, men investeringer på jernbane inngår ikke i Miljøløftets økonomiske oversikt.

Fylkeskommunalt bidrag

Byvekstavtalen fastsetter et årlig bidrag fra Hordaland fylkeskommune på 255 mill. 2017-kr. Midlene indeksreguleres. Ny byvekstavtale (2019-2029) har avtalefestet et årlig fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. 2020-kr.

Bompenger

Bompenginntektene i Miljøløftet er forankret i Prop. S 11 (2017-2018). For 2019 var de opprinnelig beregnet til å utgjøre 906 mill. kroner i nettoinntekter. Nye bomsnitt ble innført 6.april 2019. Inntekter fra bompengepasseringer fremgår av Ferdes årsrapport og var 1 033 mill. Netto bompenginntekter var i overkant av 800 mill. Gjelden i bypakke Bergen var ved utgangen av 2019 5,475 mrd. kr.

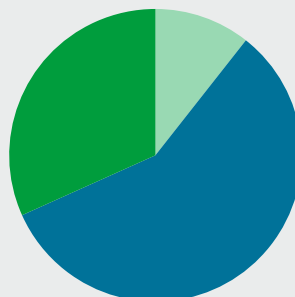
Oversiktstabell økonomi Miljøløftet 2019

Finansiering (i tusen 2019-kr)	Handlingsprogram 2019	Til disposisjon 2019	Regnskap 2019
Fylkeskommunale midler	280 614	278 559	275 184
Statens 50 % andel av Bybanen BT 4	955 230	962 000	962 000
Statlige belønningsmidler	200 000	200 000	200 000
Statlige belønningsmidler overført	-	8 976	6 271
Statlige programområdemidler	338 133	389 137	207 649
Netto bompenginntekter	982 260	1 222 404	822 064
Eksterne tilskudd	26 520	26 100	-
Totalsum	2 782 757	3 087 176	2 473 167

- Første kolonne viser tallene fra vedtatt Handlingsprogram for Miljøløftet 2019-2022, slik det ble vedtatt vår 2018.
- Andre kolonne viser faktiske vedtatte bevilgninger i fylkesting og statsbudsjett, inklusive eventuelle overførte midler fra tidligere år.
- Tredje kolonne viser regnskap 2019

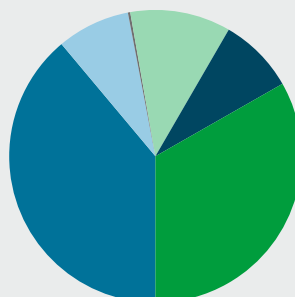
Hvor kommer pengene vi bruker fra?

822,1 mill. ■ Bompenger
275,2 mill. ■ Fylke
1 375,9 mill. ■ Stat



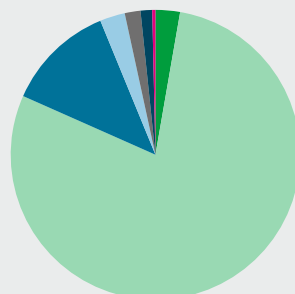
Pengene fordelt på finansieringskilder

822,1 mill. ■ Netto bompenginntekter
275,2 mill. ■ Fylkeskommunale midler
962,0 mill. ■ Statens 50 % andel av Bybanen BT 4
200,0 mill. ■ Statlige belønningsmidler
6,3 mill. ■ Statlige belønningsmidler overført
207,6 mill. ■ Statlige programområdemidler



Hva bruker vi pengene på?

1 951,3 mill. ■ Kollektivtiltak
67,7 mill. ■ Bindinger Bergensprogrammet
300,6 mill. ■ Gange, sykkel og trafikkssikkerhet
69,3 mill. ■ Planlegging og prosjektering
43,5 mill. ■ Sentrums- og knutepunktsutvikling
32,1 mill. ■ Bygging av nye bomsnitt
8,7 mill. ■ Sekretariat og holdningsendrende arbeid



Regnskap

Alle tall i hele tusen

Resultater

Tiltak (i tusen 2019-kr)	Belønning	Bompenger	Fylkeskommunale midler	Statlige midler	Totalsum
Bindinger Bergensprogrammet		64 100	3 580		67 680
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	3 450	10 061	109 400	177 725	300 635
Kollektivtiltak	200 005	659 000	100 345	991 924	1 951 275
Planlegging og prosjektering	533	41 261	27 466		69 259
Sekretariat og holdningsendrende arbeid	852		7 840		8 692
Sentrums- og knutepunktsutvikling	1 431		42 108		43 539
Bygging av nye bomsnitt		47 643	-15 556		32 087
Totalsum	206 271	822 064	275 184	1 169 649	2 473 167

Prosjekter finansiert med bompenger

Tiltak (i tusen 2019-kr)	Bompenger
Bindinger Bergensprogrammet	64 100
Bybanen 3, binding fra Bergensprogrammet	20 000
Ringveg vest med tilgrensende tunneloppgradering	6 100
Sandslikrysset, fylkesvegbudsjettets andel - bidrag fra miljøløftet	38 000
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	10 061
Hjellestadvegen	10 061
Kollektivtiltak	659 000
Kostnad Bybanen 4 som belastes bompenger (P50)	659 000
Planlegging og prosjektering	41 261
Planlegging av bybanen Bygetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	41 261
Bygging av nye bomsnitt	47 643
Bygging av nye bomsnitt	47 643
Totalsum	822 064

Prosjekter finansiert med belønningsmidler

Tiltak (i tusen 2019-kr)	Belønningsmidler
Gange, sykling og trafikksikkerhet	3 450
GS bro, Nygårdstangen	3 450
Kollektivtiltak	200 005
Kollektivprioritering Haukås / Breistein	5
Skyss	200 000
Planlegging og prosjektering	533
Planlegging fylkesveg i Bergen	533
Sekretariat og holdningsendrende arbeid	852
Mobilitetstiltak	852
Sentrums- og knutepunktsutvikling	1 431
Innfartsparkering	1 431
Totalsum	206 271

Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

Tiltak (i tusen 2019-kr)	Fylkeskommunale midler
Bindinger Bergensprogrammet	3 580
Ringveg vest med tilgrensende tunneloppgradering*	3 218
Sandslikrysset fylkesvegbudsjettets andel - bidrag fra miljøløftet	362
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	109 400
Allestavegen - Skarphaugen sykkel	260
Bjørgeveien-Straume-Sandeide - sykkel	39
Bysykkelordning	4 001
Fv 564 Salhusvegen, sykkelveg med fortau	-975
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)	1 016
Fv. Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)	4 098
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	69 000
Gangveier til Kollektivtraseer	5 000
GS bro, Nygårdstangen	3 523
Hjellestadvegen *	1 435
Kong Oscars gate	1 653
Støy	32
Sysselbyavtalen	1 961
Sysseltrase mot Nordnes (Nordnes I)	597
Trafikksikkerhet og hjertesone	17 760
Kollektivtiltak	100 345
Brønnandalen, framkommelighet for buss	1 194
E16 Olav Kyrresgate	68
Endepunkt trolley	2 319
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	1 120
Haukeland sør, kollektivfelt	10 244
Hesthaugveien, kollektivfelt	1 691

Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler forts.

Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes	15 034
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	224
Olav Kyrresgate, drift av kollektivtrafikken	10 000
Olav Kyrresgate, prosjektering	117
Oppgradering av signalanlegg og ASP	6 390
Oppgradering holdeplasser	12 655
Trolleybusslinje til Laksevåg	26 444
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	12 000
Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss	844
Planlegging og prosjektering	27 466
Planlegging av bybanen Bygetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane *	-4 076
Planlegging fylkesveg i Bergen	24 598
Prosjektering, diverse løpende prosjekt fv. og grunnnerv	6 944
Sekretariat og holdningsendrende arbeid	7 840
Reisevaneundersøkelse	905
Sekretariat med kommunikasjon	6 935
Sentrums- og knutepunktsutvikling	42 108
Infrastruktur Paradis	14 958
Innfartsparkering	34
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	27 116
Bygging av nye bomsnitt	-15 556
Bygging av nye bomsnitt *	-15 556
Totalsum	275 184

* Prosjektene er finansiert via bompenger, med Statens vegvesen som regnskapsfører på vegne av Hordaland Fylkeskommune. Beløpene som fremkommer i tabellen er periodiseringsavvik som følge av tidspunkt for rekvirering av bompenger, samt årsregnskapsslutt 13. desember 2019. Avvikene jevnes ut over det enkelte prosjekts levetid.

Prosjekter finansiert med programområde- og 50/50-midler

Tiltak (i tusen 2019-kr)	Programområde-tiltak på riksveg og 50% andel stat
Gange, sykling og trafikkssikkerhet	177 725
E39 Sykkeltamveg delstr. 2 Nesttun - Skjold (Rådal/Lagunen - Nesttun)	5 069
E39 Sykkeltamveg Sandvikstorget-Glassknag, (Delstr. 6 Bergen sentrum - NHH)	3 266
E39 Sykkeltamveg, delstr. 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen B4)	139 000
E39 Sykkeltamveg, delstr. 6 Bradbenken - Sandvikstorget	2 229
E39 Sykkeltamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Sykkeltamveg) (Del av delsparsell 5)	5 594
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for Damsgårdstunnelen)	22 566
Kollektivtiltak	991 924
E16 Olav Kyrresgate	26 439
E39 Gamle Bergen kollektivfremkommelighet, forlengelse avkjøringsrampe	1 589
Kollektivprioritering Haukås / Breistein	1 230
Statens 50% andel av Bybanen 4	962 000
Åsane terminal, kapasitetsutvidelse	666
Totalsum	1 169 649

