

Statusrapport 2021



Foto: Agnete Helene Matre

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Forord

Miljøløftet er samarbeidet om gjeldende byvekstavtale for Bergensområdet (2019-2029), som er inngått mellom Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Kommunal- og distriktsdepartementet ved Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av Miljøløftet.

Miljøløftets statusrapport er en oppsummering av aktiviteter og tiltak som er finansiert gjennom Miljøløftet i 2021. Statusrapporten gir også en oversikt over status på økonomi og måloppnåelse i samarbeidet så langt.

Året 2021 ble nok et spesielt år for persontransport i Bergensområdet på grunn av Covid-19. Restriksjoner for bevegelsesfriheten generelt og kollektivbruk spesielt, samt den økte bruken av hjemmekontor viser fremdeles godt igjen i Miljøløftets indikatorer for måloppnåelse.

Miljøløftet oppfylder fremdeles nullvekstmålet gjennom hovedindikator bytrafikkindeksen, som viser en nedgang på 4,5 prosent for 2021 sammenlignet med referanseåret 2018. Samtidig indikerer utviklingen i reisemiddelfordelingen at andelen bilbrukere øker med 0,8 prosentpoeng i samme periode. Setter vi dette opp mot nedgangen i antallet turer per person (-13,6 %) blir det tydelig at oppfyllelsen av nullvekstmålet i hovedsak skyldes at vi har reist mindre.

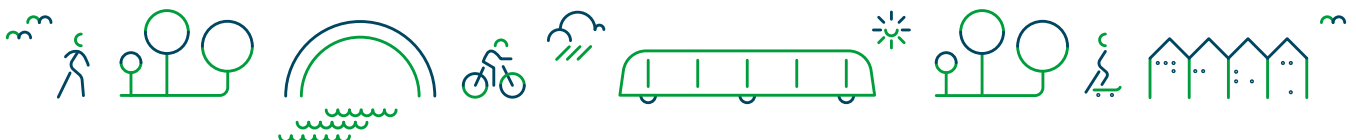
Som i fjor har innbyggerne i Bergensområdet også i store deler av 2021 blitt oppfordret til ikke å bruke kollektivtransport. Dette ser vi igjen i både passasjertall og reisemiddelfordelingen. Forholdsmessig er nedgangen i kollektivbruk klart større enn nedgangen i personbilreiser. Dette harmonerer dårlig med nullvekstmålet og gir grunn til å følge nøye med på hvordan reisevanene i regionen utvikler seg etter Covid-19, når antallet turer per person ventelig øker igjen.

Miljøløftet har sett flere prosjekt- og tiltaksmilepæler i 2021. I mai markerte vi gjenåpningen av ett av Bergens viktigste knutepunkt for kollektivtrafikk: Olav Kyrres gate. I samme måned gjennomførte Skyss en større ruteomlegging for å styrke stamlinjenettet i regionen. Bybanen er Miljøløftets største prosjekt, og her var gjennomslaget i Fyllingsdalstunnelen 30. juli en viktig milepæl for den nye transportkorridoren til Fyllingsdalen. Åpningen av kulverten under Minde Allé i september representerte en etterlenget flaskehalsåpning for gående og syklende i Bergensdalen, og bar bud om hva vi har i vente når hele sykkelanlegget langs Bybanen til Fyllingsdalen åpner i 22/23.

Året 2021 var det første hele driftsår med fire nye avtalekommuner og utvidet geografisk avtaleområde for byvekstavtale for Bergen. For å ivareta utvidelsen ble det i løpet av oktober 2021 vedtatt ny organisering av arbeidet i Miljøløftet. Senere samme måned ble det også arrangert et politisk seminar for å koble lokalpoliti-kerne tettere på arbeidet i Miljøløftet. Det er et ønske at dette arrangementet blir gjennomført årlig fremover.

To av tiltakene som lå i regjeringens bompengeaftale fra 2019 ble iverksatt i 2021. Den 1. januar ble elbiltakstene halvert som følge av vedtak i bystyret og fylkestinget om bruken av regjeringens bompengeaftale til reduserte bompenger. Den 15. januar 2021 ble det innført reduserte priser på periodebilletter i sone 1, som følge av vedtak i fylkestinget om bruken av regjeringens bompengeaftale til reduserte priser til kollektivtilbud.

Merk at aktiviteten som omtales i Miljøløftets statusrapport 2021 fremdeles er noe preget av å ha vært igangsatt mens den forrige byvekstavtalen for Bergen (2017-2023) var gjeldende. Denne var geografisk avgrenset til Bergen kommune.



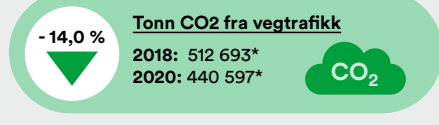
Status måloppnåelse

Miljøloftets hovedmål er nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Hovedindikator nullvekst



Støtteindikatorer



*CO2-tall gjelder hele avtaleområdet



**Tall fra Bergen kommune er fra 2019

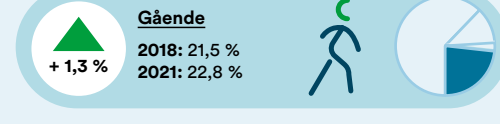
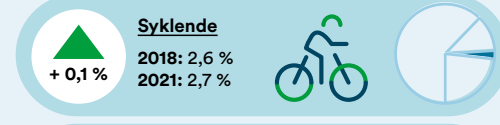
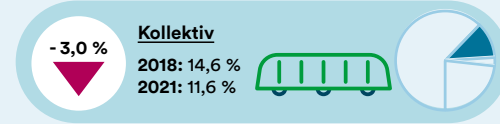
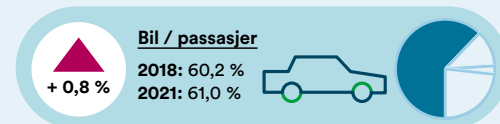
Miljøloftet oppfylder nullvekstmålet i 2021 sett mot referanseåret 2018. Samtidig indikerer utviklingen i reisemiddelfordelingen at andelen bilbrukere øker i samme periode, relativt til antall turer per person. Dette indikerer at oppfyllelsen av nullvekstmålet i hovedsak skyldes at vi har reist mindre.

Som i 2020 har innbyggerne også i store deler av 2021 blitt oppfordret til ikke å bruke kollektivtransport. Dette ser vi igjen i både passasjertall og RVU. Forholdsmessig er nedgangen i kollektivbruk klart større enn nedgangen i personbilreiser.

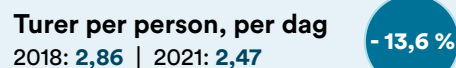
På den positive siden bidrar nedgangen i antallet reiser under Covid-19 til en betydelig reduksjon i utslippet av CO2 fra vegtrafikken i 2020 (den ferskeste beregningen som foreligger).

Positivt er det også at reisemiddelfordelingen indikerer en økning i andelen gående i Bergensområdet. Andelen syklende går også svakt opp i perioden, samtidig som nedgangen i sykkelindeksen indikerer at færre sykler gjennom de faste tellepunktene.

Reisevaneundersøkelsen (RVU)



Merk at endringer i reisemiddelfordelingen indikeres med prosentpoeng.



Måloppnåelsen i Miljøloftet tallfestes gjennom byvekstavtalens indikatorer for transport- og arealutvikling. Trafikkutviklingen for persontransport med bil stadfestes gjennom bytrafikkindeksen. I tillegg rapporteres det på flere støtteindikatorer for å gi et helhetlig bilde av transport- og arealutviklingen i avtaleområdet, herunder telling av kollektiv- og sykkeltrafikk, arealbruk, parkering, utslipp av klimagasser (CO2-ekvivalenter) og reisevaneundersøkelse (RVU) som bl.a. inkluderer turproduksjon per person, transportmiddelfordeling og beregning av transportarbeid.

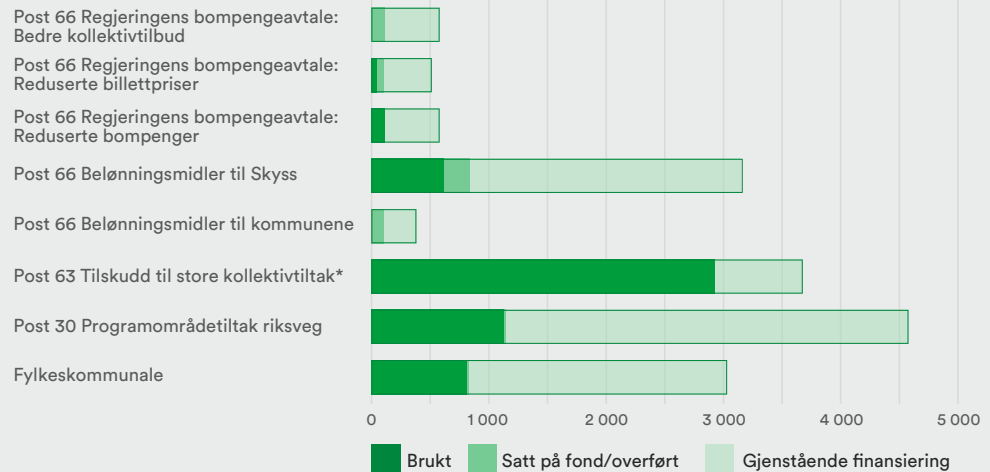
Status økonomi

Grafene på denne siden viser en overordnet oversikt over hvor mye som ved utgangen av 2021 er brukt sett opp mot finansieringen som ligger til grunn hele avtaleperioden for henholdsvis byvekstavtalen og Bypakke Bergen. For Bypakke Bergen er de estimerte inntektene basert på forventningene i Prop. 11S.

Merk at grafene ikke viser hvor mye av gjenstående finansiering som er bundet opp til allerede igangsatte prosjekter.

**beløpene gjelder finansieringen av bybanen byggetrinn 4 (også før 2019)*

Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029

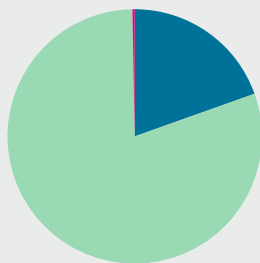


Bypakke Bergen (Prop 11 S) 2018-2037



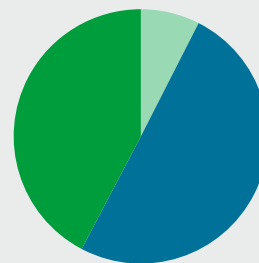
Nøkkeltall økonomi 2021

Hva bruker vi pengene på?



2 940,4 mill. Kollektivtransport
 717,5 mill. Gange og sykkel
 10,5 mill. Annet

Hvor kommer pengene fra?



1 551,4 mill. Bompenger
 275,3 mill. Fylke
 1 841,7 mill. Stat

**Innhold**

2	Forord
3	Status måloppnåelse
4	Status økonomi og nøkkeltall økonomi 2021

Miljøløftet

Del

01

7	Om Miljøløftet
8	Organisering
9	Styring

2020

Del

02

11	Sammen om Miljøløftet
12	Milepæler 2021
13	2021 i tall
14	Satsingsområde: Gange og sykkel
19	Trafikksikkerhet
22	Satsingsområde: Kollektivtransport
27	Statsingsområde: Innfartsparkering
28	Planlegging
33	Miljøløftet i kommunene – effektiv arealbruk
34	Bergen
37	Alver
39	Askøy
41	Bjørnafjorden
43	Øygarden
46	Kommunikasjon og holdningsendrende arbeid
48	Restriktive tiltak

Økonomi

Del

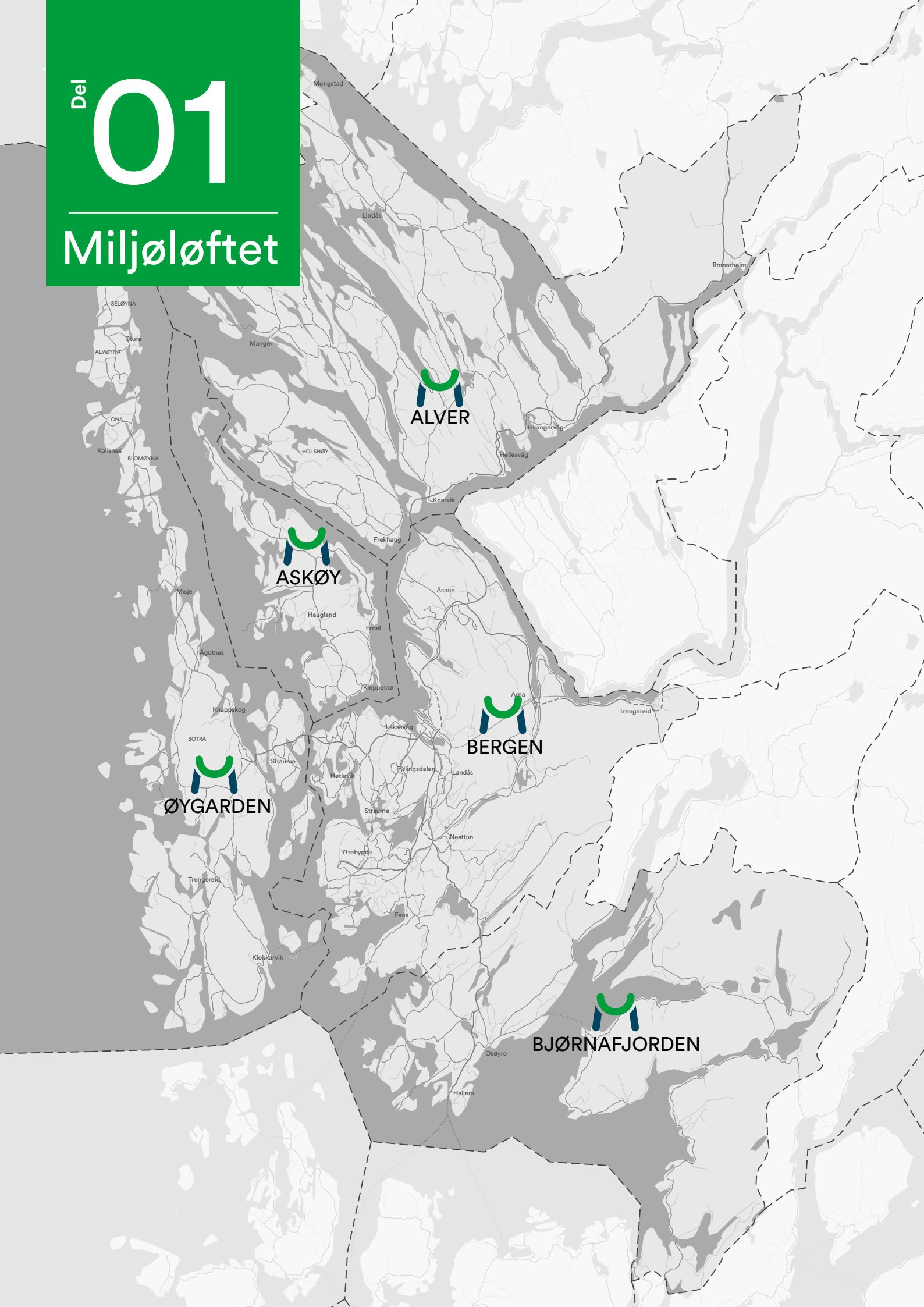
03

51	Økonomi i Miljøløftet
52	Oversikt
53	Byvekstavtalen 2021
60	Bypakke Bergen

Del

01

Miljøløftet



ALVER

ASKØY

ØYGARDEN

BERGEN

BJØRNAFJORDEN

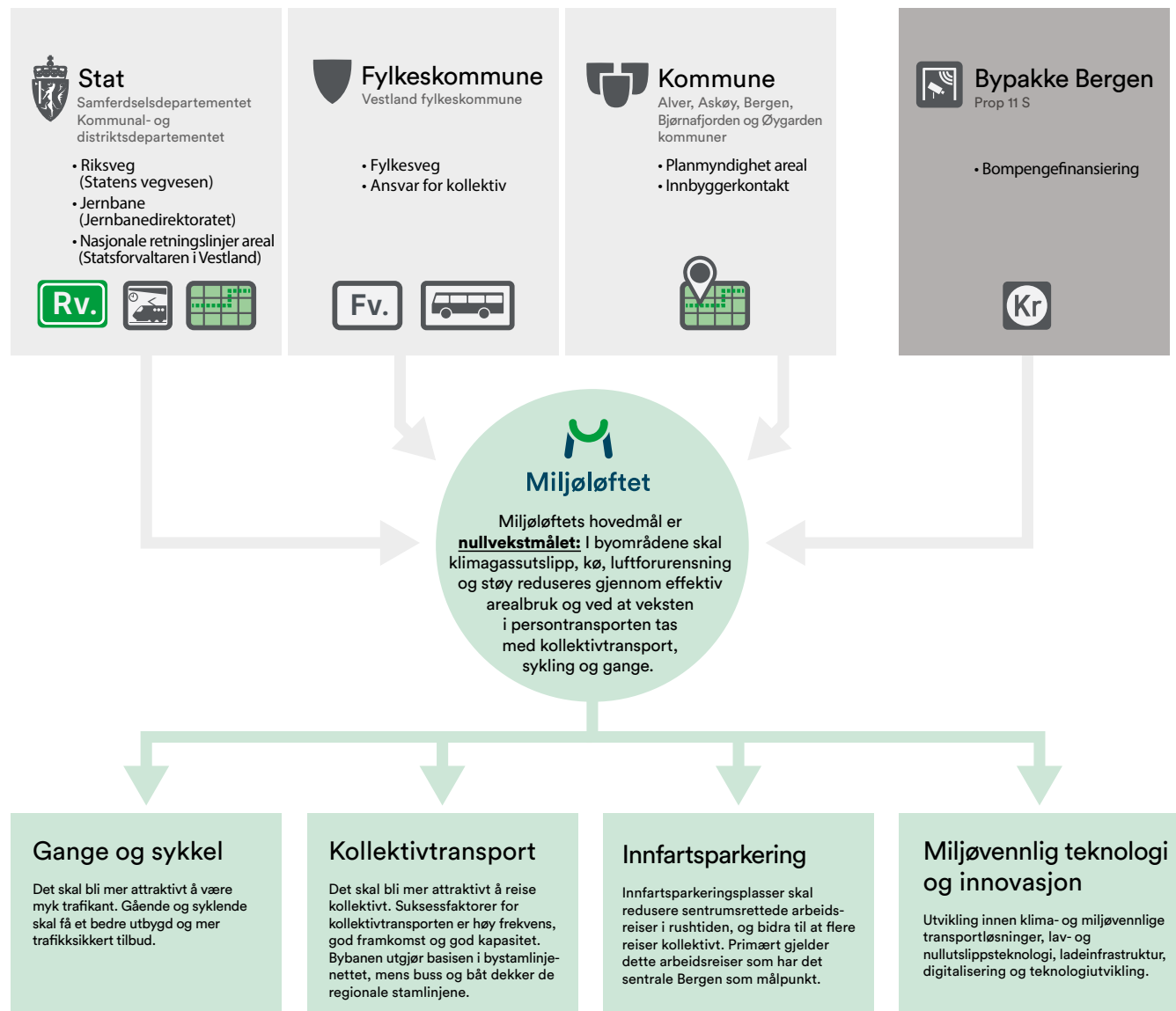
Miljøløftet

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for bergensområdet, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet (med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet), Kommunal- og distriktsdepartementet (med Statsforvaltaren i Vestland), Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av

Miljøløftet, men avgrenser seg geografisk til Bergen kommune.

Prosjekt og tiltak i Miljøløftet skal bidra til å nå nullvekstmålet og til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtalen sikrer en mer helhetlig virkemiddelbruk enn partene kan oppnå hver for seg, ettersom den omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Miljøløftet skal bidra til en framtidrettet utvikling av bergensområdet.

Byvekstavtalen



Organisering

Miljøløftets organisering ble videreutviklet i 2020 og 2021 og ny organisering ble vedtatt av styringsgruppen 8. oktober 2021. De tidligere faggruppene ble erstattet av fire nye geografiske arbeidsgrupper. Arbeidsutvalget ble erstattet av en samordningsfunksjon, mens administrativ koordineringsgruppe skiftet navn til prioriteringsrådet og fikk et tydeligere mandat. Styringsgruppen fortsetter som tidligere. Ny organisering skal evalueres etter ett år.

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 besluttsende organer, fylkesting og by- og kommunestyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet.

Prioriteringsrådet

Prioriteringsrådet skal prioritere og balansere Miljøløftets portefølje basert på vurderingskriterier og satsingsområder. Prioriteringsrådet behandler og gir råd om nytte, kostnader og risiko knyttet til aktuelle

prosjekter og tiltak. Rådet innstiller til handlingsprogram, behandler avvik og fremmer saker til styringsgruppen.

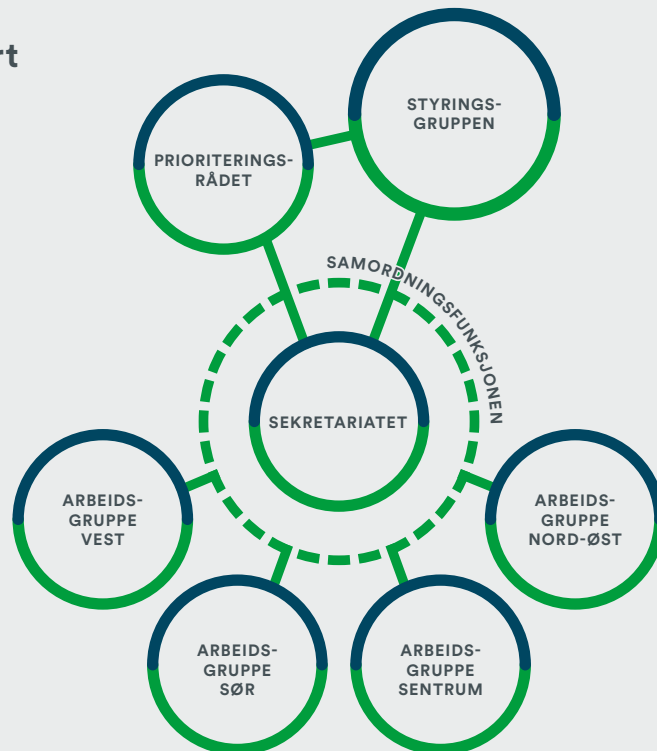
Samordningsfunksjonen

Samordningsfunksjonen skal samordne prosjektforslag, for å legge til rette for god porteføljestyring. Den skal avveie faglige, tverrfaglige og geografiske problemstillinger. Funksjonen skal sikre god kvalitet i utfylling av prosjektark, vurdere prosjektene, og fremme et forslag til handlingsprogram til prioriteringsrådet. Samordningsfunksjonen arbeider på vegne av alle partene i Miljøløftet.

Geografiske arbeidsgrupper

Miljøløftet har fire geografiske arbeidsgrupper, med ansvar for hver sin del av avtaleområdet. De fire arbeidsgruppene er: Nord-øst (Alver kommune og bydelene Åsane og Arna), Vest (Øygarden kommune, Askøy kommune og ytre del av Laksevåg bydel), Sør (Bjørnafjorden kommune og bydelene Fana og Ytrebygda) og Sentrum (Bergenshus, Årstad, Fyllingsdalen og Indre Laksevåg). Arbeidsgruppene er tverretattlig sammensatt og utvikler forslag til prosjekter på vegne av partene i Miljøløftet.

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 prosjektportefølje og blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestylingkriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende 4-årsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Statusrapporten rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

Porteføljestyling i Miljøløftet



Årlig beslutningsprosess:

- Sammen med samordningsfunksjonen og prioriteringsrådet utarbeider sekretariatet forslag til fireårig handlingsprogram.
- Styringsgruppen behandler forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i april før det sendes til lokalpolitisk behandling i Vestland fylkeskommune og de fem kommunene før sommeren.
- Handlingsprogrammets forslag til bruk av statlige midler er styringsgruppens innspill til statsbudsjettet. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Handlingsprogrammets forslag til bruk av fylkeskommunale midler er styringsgruppens innspill til fylkesbudsjettet. Fylkesbudsjettet vedtas i desember.

Del

02

2021





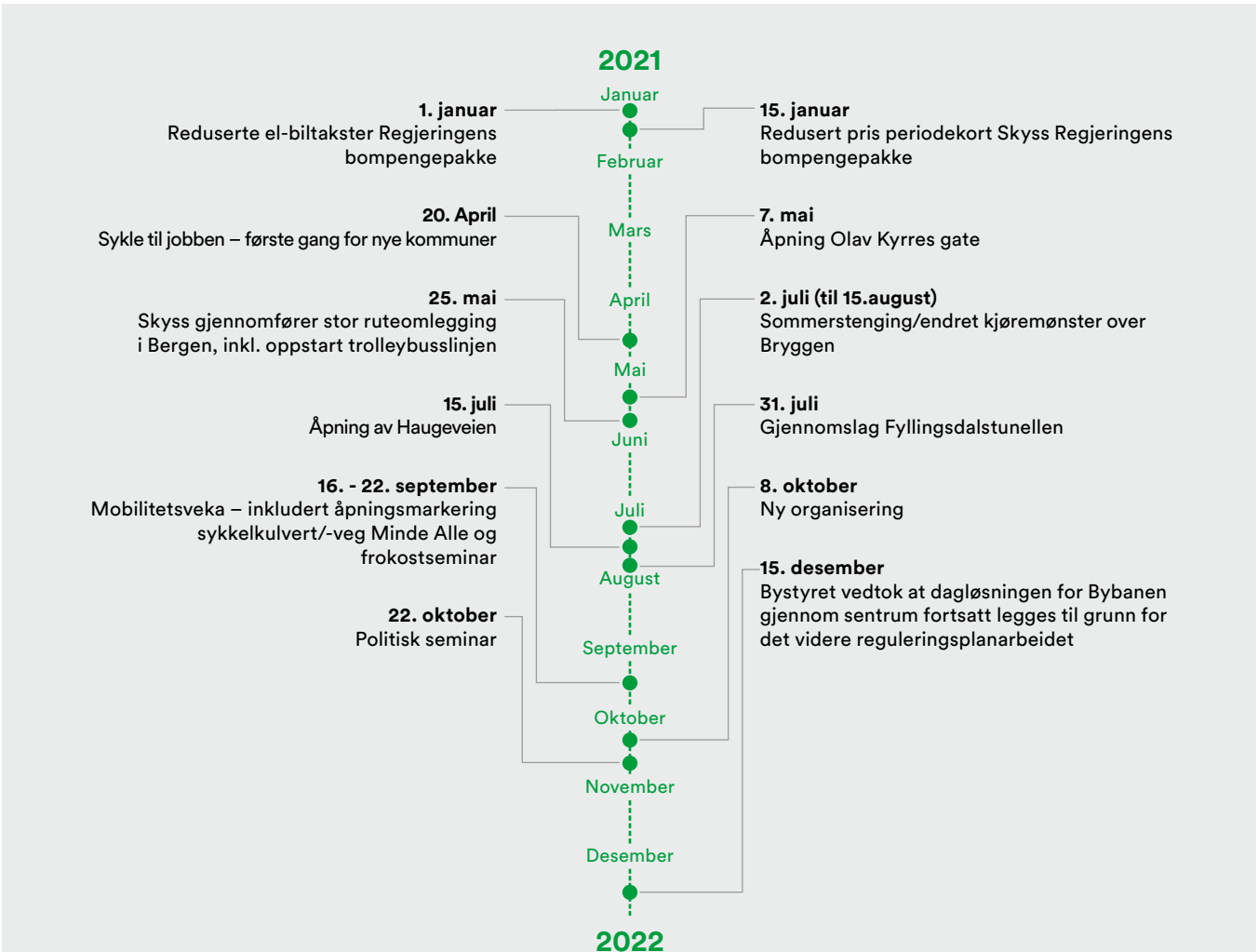
Sammen om Miljøløftet

Miljøløftet er samarbeidet om nullvekstmålet: I Bergensområdet skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Gjennom investeringer i infrastruktur, tilskudd til drift, effektiv arealbruk og trafikkregulerende tiltak jobber partene i Miljøløftet for å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Miljøløftet skal gjøre det enklere for innbyggerne i Bergensområdet å velge bort personbilreiser gjennom seks hovedgrep:

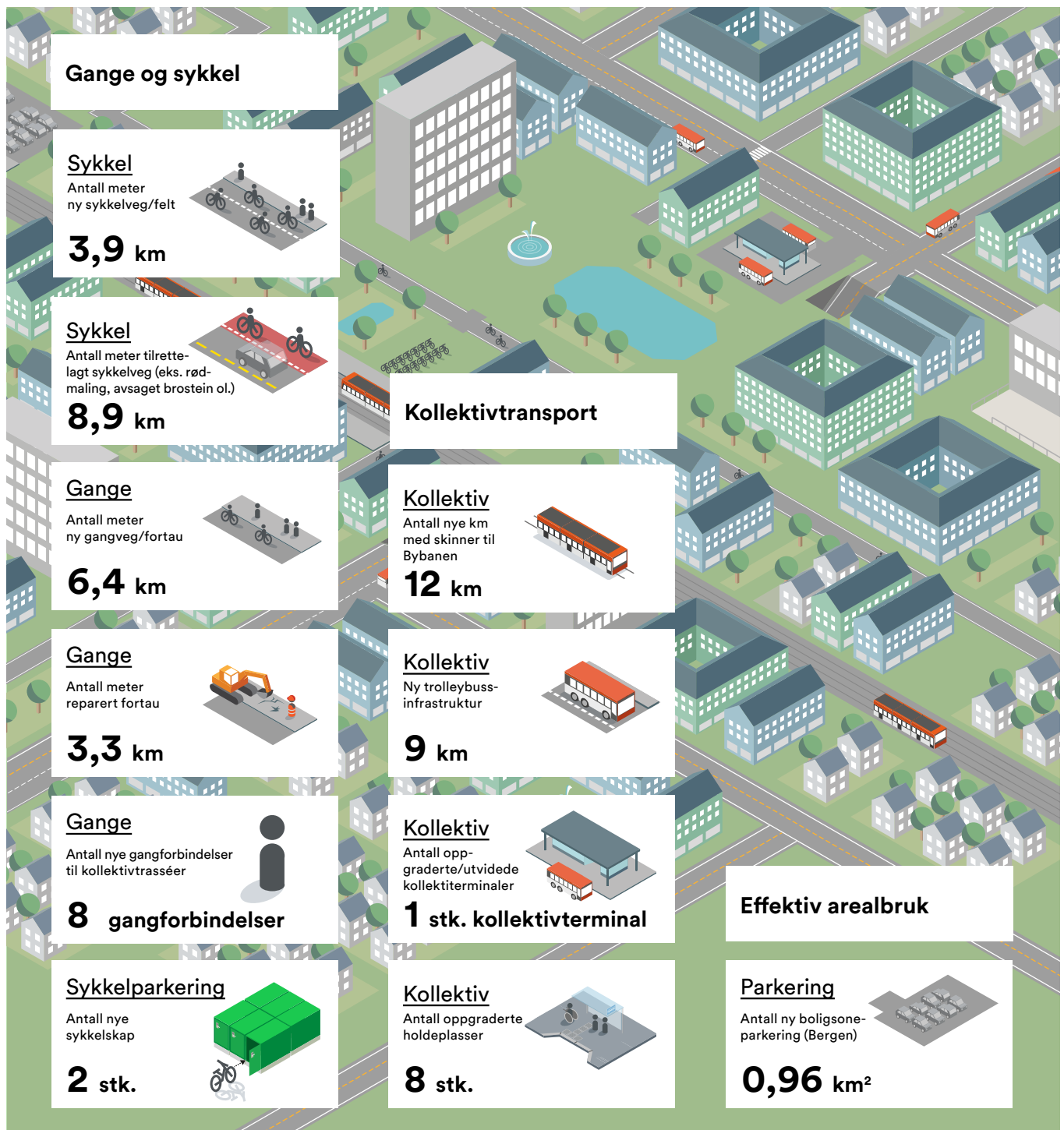
- Gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant
- Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt
- Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange
- Tilrettelegge for og bidra til effektiv arealbruk
- Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byområdeutvikling
- Gjøre det mindre attraktivt å velge bil til personreiser i tettbebygde strøk

Milepæler 2021



7. mai: Bussjåfør i Tide, Anne Marie Buchowska (midten) skjærer Miljøøfttet-snoren for gjenåpningen av Olav Kyrres gate, akkompagnert av fylkesvaraordfører Natalia Golis (t.v.), og avdelingsleder i Statens vegvesen Tone Oppedal (t.h.). Foto: Bjarte Brask Eriksen

2021 i tall



Oversikten gir et forenklet bilde over hva Miljøløftet har produsert i 2021. Det rapporteres på ferdigstilte strekninger for det aktuelle året. Definisjonen av ferdigstilt er at "endelig løsning er tatt i bruk". Deler av et prosjekt som er tatt i bruk telles følgelig med.

Sykkel og gange

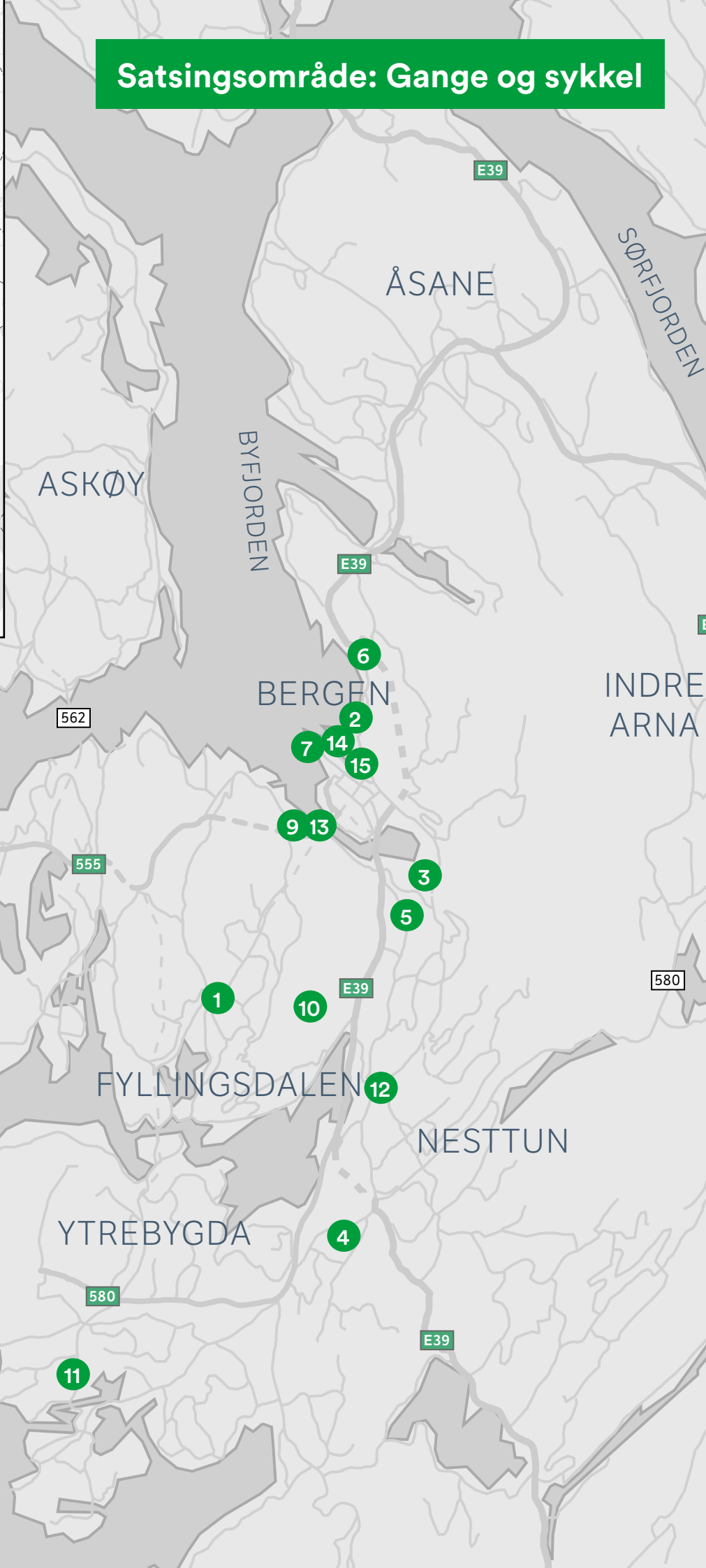
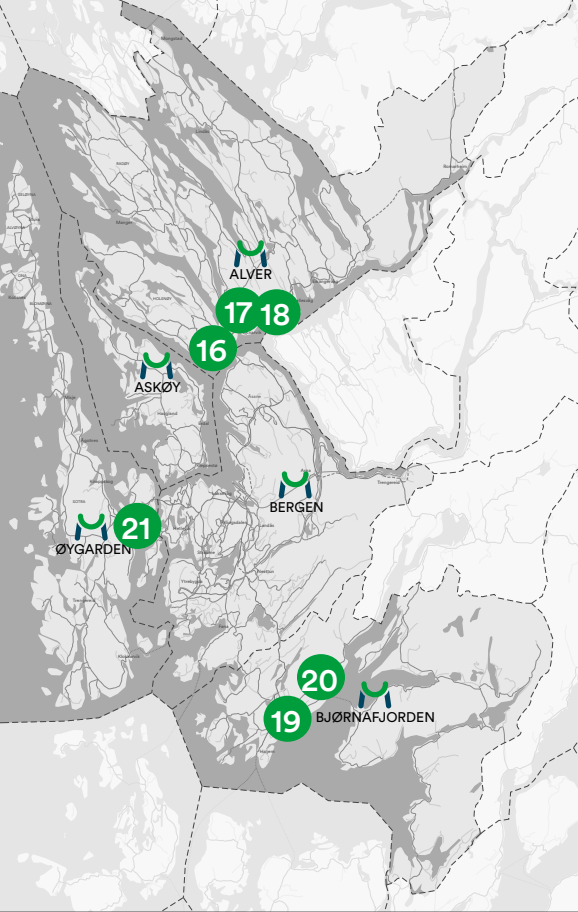
Det er ulike måter å telle hvor mange meter sykkel- og gangvei som er bygget. Vi har valgt å telle begge retningene for de strekningene som har høy kvalitet og som legger godt til rette for to-veis trafikk med egen trasse for hver retning. Gode løsninger med fortau/sykkelfelt på begge sider av en bilvei telles for eksempel to ganger, og en sykkelveg med fortau telles dobbelt for sykkel (hvis løsningen har to-veis trafikk med egen trasse for

hver retning) og enkelt for fortau, med mindre det er fortau på begge sider av sykkelveien.

Kollektivtransport

Det er også ulike måter å telle hvor mye kollektiv infrastruktur som er bygget. Vi har valgt å telle ferdigstilte strekninger innværende år. Ettersom kollektivsysteminfrastruktur ikke kan tas i bruk før hele anlegget er ferdig gjelder ikke samme definisjon som for sykkel og gange (og ev. kollektivfelt på veg). Rapporteringen på strekningsvis infrastruktur kollektivsystem skal synliggjøre fremdriften i prosjektet innværende år. På samme måte som for sykkel og gange telles begge retninger for løsninger som har to-veis trafikk med egen trasse for hver retning.

Satsingsområde: Gange og sykkel



Gange og sykkel

1. Allestadvegen - Skarphaugen sykkel
2. E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg, delstr. 6
3. E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5
4. E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen
5. E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)
6. E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6
7. Fv 5348 Haugeveien, Nordnesparken, Margrethastredet (Nordnes II)
8. Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen - Myraskjenet, gang- og sykkelveg
9. Fyllingsveien, fortau
10. Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen IV
11. Hjellestadvegen
12. Infrastruktur Paradis
13. Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate
14. Straksløsning sykkel Christiesgate - Bradbenken
15. Trafikktiltak Torget/Bryggen sommeren 2021
16. GS-veg Mjåtveit
17. Knarvikplanen - regionsenter gangveg helsehuset - Såtabu
18. Knarvikplanen - regionsenter. Gjelder infrastruktur for å kunne etablere G/S-anlegg på overflaten
19. Fortau langs Gymnasvegen
20. Fv552 Hatvikvegen
21. Kulvert og busstopp - Idrettsvegen





Byråd for klima, miljø og byutvikling, Thor Haakon Bakke åpner ny sykkelkulvert under Minde Allé. Foto: Emilie Dyrøy



Fremtidsscenario: verdens lengste gang- og sykkelveg. Illustrasjon: Mount Visual



Ny gang og sykkelveg mellom Såtabu og Helsehuset i Alver Foto: Thor Brødreskift



Under bygging: Sykkelfelt og fortau i Carl Konows gate. Foto: Silje Drevdal



Haugeveien på Nordnes før opprusting av gateløpet. Foto: Kristoffer Sandvik Monsen



Haugeveien på Nordnes etter opprusting av gateløp, inkludert gang- og sykkeltilbud. Foto: Anders Kjetland



Satsingsområde: Gange og sykkel

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

Miljøløftet skal styrke konkurransekraften til sykkel og gange som transportmiddel, og gjøre det mer attraktivt å være myk trafikant i Bergen. Dette gjør vi gjennom å investere i gang- og sykkelveier, trafikksikring og i miljøgateprosjekter.

Prosjekter ferdig eller under bygging 2021

- *Fv. 582 Carl Konows gate, Gyldenpriskrysset–Fyllingsveien, sykkelfelt:* Sykkelfelt på strekningen Gyldenpriskrysset – Fyllingsveien, kollektivfelt i Gyldenpriskrysset og Fyllingsveien, og fortau på strekningen Carl Konows gate – Gabriel Tischendorfs vei.
- *Sykelstamveg Bergen, delparsell av delstrekning 5, Minde Allé-Fabrikkgaten:* Prosjektering og bygging av sykkelveg med fortau. Arbeidet har blitt utført av Bybanen AS på vegne av Statens vegvesen. Prosjektet ble tatt i bruk i 2021.
- *Sykelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg-Bergen:* Prosjektering og bygging av sykkelveg med fortau. Arbeidet har blitt utført av Bybanen AS på vegne av Statens vegvesen.
- *Fv. 5348 Haugeveien, Nordnesbakken – Margaretastrødet/Klosteret (Nordnes II):* Oppgradert gang- og sykkeltilbud for denne hoved-/bydelssykelruten. Målet er å etablere et tilbud for syklende på en strekning der det ikke har vært eget tilbud før. Dekket i gaten ble oppgradert, sykkelfelt ble etablert og fortau oppgradert. Lengde: 0,6 km. Tiltaket utføres av Graveklubben på vegne av Miljøløftet i forbindelse med etablering av bossett og utskifting av gammel infrastruktur i grunnen i området. Tiltaket ble ferdigstilt i 2021.
- *Fv. 280 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv:* Dette er en viktig gangakse og forbindelse på Damsgård. Strekningen er skolevei til Damsgård skole, og flere av boligene langs veien har i dag direkte gangadkomst uten sikt rett ut i trafikkert veg. Oppgradering av Fyllingsveien vil bedre forholdene for gående og kollektivtrafikken, samt øke trafikksikkerheten.
- *Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4:* I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger: Gjennom Løvstakken kommer en tre 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.
- *Hjellestadvegen, Blomsterdalen – Ådland bro, ny gang- og sykkelveg:* Ny gang- og sykkelveg og opprusting av Hjellestadvegen vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle på Hjellestad, samtidig som opprustning av vegen vil gi bedre fremkommelighet for kollektiv og øvrig transport.
- *Infrastruktur Paradis – Gang- og sykkelveg med bro Paradis:* Eksisterende infrastruktur justeres og utvides og det legges til rette for gode og trafikksikre løsninger. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen i området. Gang- og sykkeltilbudet fra Statsminister Michelsens veg til Tunvegen oppgraderes og det etableres en ny forbindelse for myke trafikanter mellom Tunvegen og Jacob Kjødesveg. Det skal etableres en 40m lang gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanesporet. Dette bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet. Bussholdeplasser ved Paradis skole blir oppgradert. Prosjektet vil forbedre trafikksituasjonen ved Paradis skole, og det blir etablert sikre krysningspunkt for myke trafikanter i prosjektet.
- *Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkelfelt, merking mm):* På fylkesveiene har det blitt utført en serie mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet, for eksempel bruk av rød asfalt/rødmerking i sykkelfelt, nedsenking av fortauskanten, skilting og oppmerking. I 2021 fikk følgende sykkelfeltstrekninger rødmerking:
 - Kringsjøvegen ca. 450m
 - Haukelandsveien ca. 60m
 - Helleveien ca. 2100m
 - Lyderhornesveien ca. 650m
- *Alver: Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området:* Gang- og sykkelvegen mellom Helsehuset i Knarvik og Såtabu-området vart ferdigstilt i 2021 med delfinansiering frå Miljøløftet på 4,2 millioner.
- *Alver: Kulvert-anlegg Knarvik:* I samband med den ovale rundkøyninga i Knarvik blei kulvert-anlegget delvis ferdigstilt i 2021. Dette er delfinansiert med 10,6 millionar frå Miljøløftet.

- **Alver: Gang og sykkelveg Mjåtveitvegen:** Ein mindre del av gang- og sykkelvegprosjektet på Mjåtveitvegen blei finansiert av påskjøningsmidlar over Miljøløftet. Prosjektet stod ferdig i 2021.
- **Bjørnafjorden: Fortau langs Gymnasvegen:** Arbeidet med å bygge samanhengande fortau frå gymnaset og barnehagen bort til Idrettsvegen og nærbutikken hadde oppstart i 2021.

Prosjekterte gange- og sykkelprosjekter i 2021

- **Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken-Sandvikstorget:** Det skal etableres separat sykkelveg i en nøktern utførelse etter avklaringer i Miljøløftet. Ny revidert detaljprosjektering ble gjennomført i 2021.
- **Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Sandvikstorget-Glassknag:** Det har i 2020 og 2021 pågått detaljprosjektering av sykkelstamveg Bergen strekningen fv. 585 Gjensidigekrysset–Glassknag i Sandviken. Det skal etableres nye, forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Dermed vil sykkelveg, fortau og kollektivfelt bli prioritert. Som del av prosjektet skal også krysset Sjøgaten/ Sandviksvegen (Gjensidigekrysset) signalreguleres for å øke trafikksikkerheten.
- **Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun-Skjold:** Det skal etableres sykkelveg med fortau. Det har i 2020 blitt arbeidet med detaljprosjektering.
- **Fv. 540 Allestadvegen – Skarphaugen:** På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen ble det etablert nytt kollektivfelt og samanhengande sykkelveg med fortau i 2017. Kollektivfeltet ble videreført i retning Oasen. Nå videreføres sykkelveg med fortau langs nyetablert kollektivfelt fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen. Tiltaket er prosjektert i 2021.
- **Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg:** Strekningen fra Alvøen til Myraskjenet innbefatter etablering av gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, samt mindre oppgradering av kjørevegen for å bedre framkommelighet for kollektivtrafikken. Tiltaket omfatter etablering av en viktig «missing link» i tilbud til myke trafikanter, langsgående gang- og sykkelveg på 3 meter adskilt med 3 meter rabatt, oppgradering av holdeplasser for buss med busslommer og leskur og utvidelse

av eksisterende kjøreveg til to kjørefelt på 2,75 meter + skulder. Tiltaket er ferdig prosjektert i 2021.

- **Straksløsning for sykkel på strekningen Christiesgate – Bradbenken:** Det er utarbeidet en systemteknisk skisse for samanhengande sykkelvei basert på forprosjektet fra sentrumsgruppen. Her er det lagt vekt på å få til et samanhengande tilbud forbi Bradbenken, slik at det om mulig blir en samanhengande separat sykkelvei fra Helleveien til Rundetårn. Mellom Rundetårn og Christiesgate planlegges det flere ulike mindre sykkelframemende tiltak i eksisterende veg- og fortausareal. Prosjektet forutsetter fortsatt en del avklaringer av tekniske og juridiske løsninger, samt avklaring av eiendoms- og bruker- og naboforhold.

Potter og andre tiltak under satsingsområde gange og sykkel 2021

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter på fylkesveg (pott)

- **Ibsensgate:** I tilknytning til Bergen kommune sitt omfattende VA-prosjekt i Ibsensgate er det blitt gjennomført flere trafikksikringstiltak ved gjenoppbyggingen av gaten: nye gangfelt, oppgradering av fortau og nytt/oppgradert veglys, i tillegg til opprustning av holdeplasser. Prosjektet er åpnet for trafikk.
- **Strakstiltak:** Skilting Løvstakktunnelen: Det er utført skilt-tiltak på påkjøringsramper til Løvstakktunnelen i tilknytning til Gyldenpriskrysset/Carl Konowsgate for å unngå at større kjøretøy kjører seg fast i taket på Løvstakktunnelen.
- **Oppgradering av fortau:** I 2021 ble det utført oppgradering av fortau i Bergen og spesielt i Fyllingsdalen – totalt 3278 meter. Dette er fortau med dårlig dekke, lave kanter, etc.
- **Søylen sundsbrua:** Det er utført avbøtende tiltak på eksisterende bru, samt grunnboring i tidlig prosjekteringsfase av ny bro.
- **Hansaparken bru:** Brua er viktig for å sikre framkommelighet for alle trafikantgrupper, blant annet rutegående buss, men den er i svært dårlig forfatning og må utbedres. Tiltaket er under prosjektering. Forprosjekt er utarbeidet.
- **Kringsjøvegen, justering av fortau:** Oppgradere fortau og kjørefelt over en strekning på om lag 50 meter. Dagens vegbane ligger høyere enn fortauskanten og fortauet er av særskilt dårlig kvalitet. I samme område holder Bergen kommune på med nye VA-ledninger som berører det ene kjørefeltet. Tiltakene utfyller hverandre, slik at strekningen blir

- fullverdig.
 - **Skjæringer med grensesnitt til myke trafikanter:** Det er benyttet midler til å sikre fjellskjæringer med grensesnitt til myke trafikanter.
 - **Rekkverk:** Flere strekninger har fått oppgradert rekkverk i 2021.
 - **Trafikktiltak Torget/Bryggen sommeren 2021:** Bergen bystyre vedtok 24. mars 2021 å videreføre prøveordningen fra året før med endret kjøremønstre over Torget og Bryggen sommerstid. Vestland fylkeskommune sto ansvarlig for gjennomføringen, som fant sted i perioden 3.juli til 15. august 2021. Hensikten med tiltaket var å minimere trafikken over Bryggen og gi trafikkavlastning til indre bykjerne. Et grunnleggende formål med prøveordningen var prioritering av gående, syklende og kollektivreisende, samt bedre bymiljø og trivsel. På oppdrag fra fylkeskommunen ble gjennomføringen, med de trafikale og samfunnsmessige virkningene av tiltaket evaluert. Evalueringsrapporten sto ferdig i desember 2021.
 - **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.

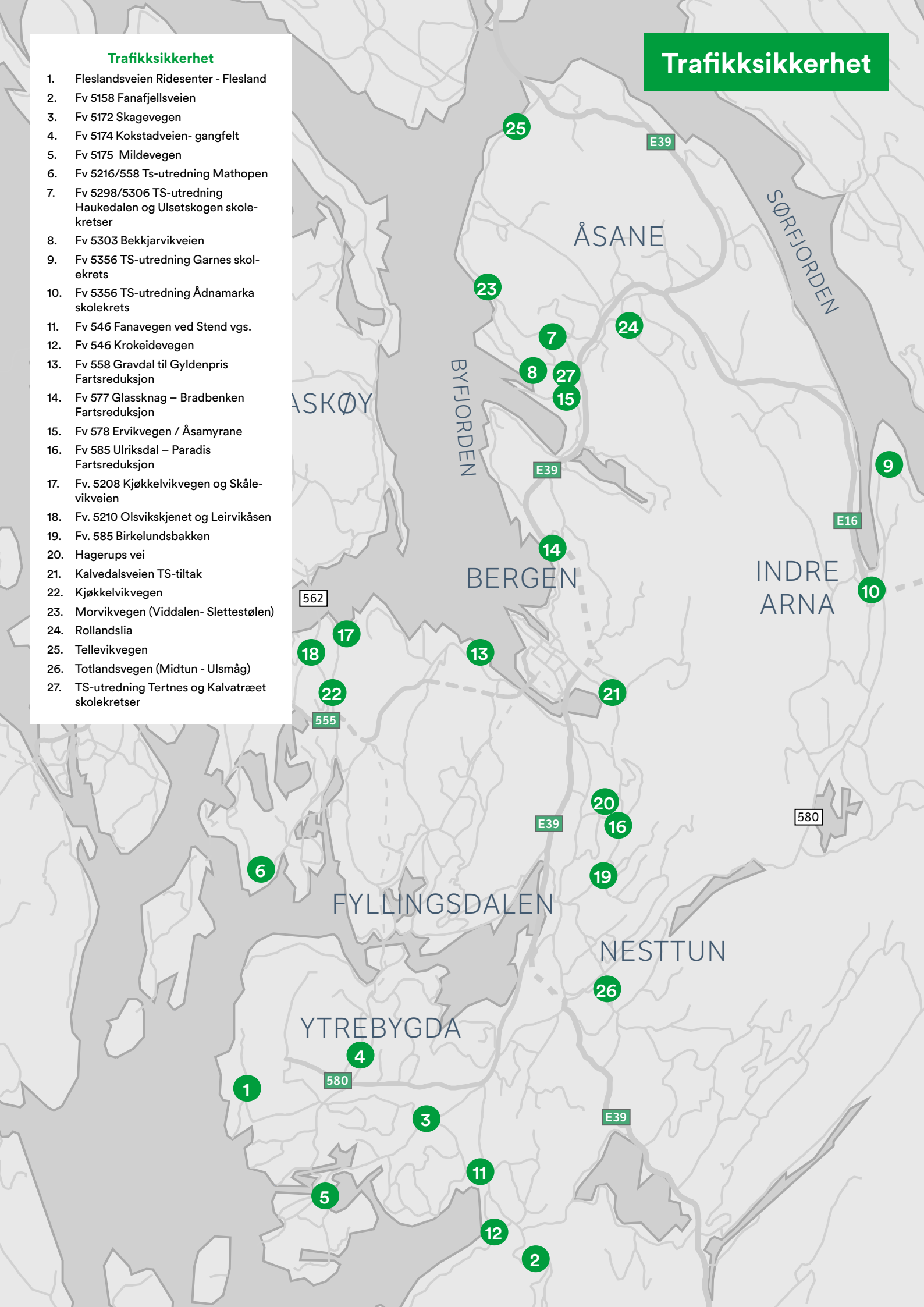
I 2021 ble det syklet 656.879 turer, en nedgang på 414.043 turer fra toppåret 2020, dette utgjør en nedgang på 38 %. Nedgangen skyldes trolig en kombinasjon av koronarestriksjoner og konkurranse fra elløperhjul som ble kommersielt tilgjengelig i 2021. Totalt sett er ordningen likevel svært populær og mye brukt. Samlet har bysykkelordningen i Bergen nå 1000 bysykler og 100 stasjoner. Driftsavtalen er på 8 år og løper til 2026.
 - **Sykkelskap i Bergen sentrum:** I 2021 ble det utplassert sykkelskap på ytterligere to lokasjoner, HF fakultet i samarbeid med UiB og på Sletten ved Sletten bybanestopp. Skapet på Bystasjonen er det mest brukte i landet med denne type løsning. Hver lokasjon har 10 skap for sykler. Sykkelskapene er låsbare og gir bergenserne et trygt sted å parkere sykkelen midt i byen.

I 2021 ble det til sammen gjennomført 2688 parkeringer på fire ulike lokasjoner (Bystasjonen 1510 stk, Marken 817 stk, HF fakultetet 208 stk og Sletten 153 stk) Det var til sammen 469 unike brukere, hvorav 345 brukte tilbudet to eller flere ganger.
 - **Sykkelpakke Alver kommune:** BUA Frekhaug og Manger har fått til saman fire nye el- sykler og to laste el- sykler på veg, alt finansiert av påskjø-
- ningsmidlar.
- **Gangveg til kollektivtraseer:** I 2021 er det etablert totalt 730 meter gangvei til kollektivtraseer på Ulsmåg og i tilknytning til Sørfjordvegen i Ytre Arna. Det har også blitt brukt midler til utvikling og planlegging av prosjekter. Handlingsplanen for gange 2022-2025 foreslår at gangnettet oppgraderes og utvides i bydelssentrene Loddefjord, Laksevåg, Fyllingsdalen og Åsane. I Loddefjord og Laksevåg har det blitt arbeidet med å gjøre flere tiltak byggeklare til 2022. For Fyllingsdalen og Åsane, samt større deler av Laksevåg har en startet arbeidet med eiendomsavklaringer.

Trafikksikkerhet

1. Fleslandsveien Ridesenter - Flesland
2. Fv 5158 Fanafjellsveien
3. Fv 5172 Skagevegen
4. Fv 5174 Kokstadveien- gangfelt
5. Fv 5175 Mildevegen
6. Fv 5216/558 Ts-utredning Mathopen
7. Fv 5298/5306 TS-utredning Haukedalen og Ulsetskogen skolekretser
8. Fv 5303 Bekkjarvikveien
9. Fv 5356 TS-utredning Garnes skolekrets
10. Fv 5356 TS-utredning Ådnemarka skolekrets
11. Fv 546 Fanavegen ved Stend vgs.
12. Fv 546 Krokeidevegen
13. Fv 558 Gravdal til Gyldenpris Fartsreduksjon
14. Fv 577 Glassknag – Bradbenken Fartsreduksjon
15. Fv 578 Ervikvegen / Åsamyrane
16. Fv 585 Ulriksdal – Paradis Fartsreduksjon
17. Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen og Skålevikveien
18. Fv. 5210 Olsvikskjenet og Leirvikåsen
19. Fv. 585 Birkelundsbakken
20. Hagerups vei
21. Kalvedalsveien TS-tiltak
22. Kjøkkelvikvegen
23. Morvikvegen (Viddalen- Slettestølen)
24. Rollandslia
25. Tellevikvegen
26. Totlandsvegen (Midtun - Ulsmåg)
27. TS-utredning Tertnes og Kalvatræet skolekretser

Trafikksikkerhet



Trafikksikkerhet

Arbeidet med trafikksikkerhet i Miljøløftet har som mål å få færre drepte og skadde i trafikken i Bergensområdet. I dette arbeidet blir det prioritert tiltak rettet mot gående og syklende, der tiltak på skolevei er spesielt vektlagt.

Tiltak gjennomført eller under gjennomføring 2021:

- **Tellevikveien:** Etablere to gangfelt i eksisterende kryssingspunkt på Klauvaneset
- **Fleslandsvegen:** Fartsdempende tiltak på strekning uten langsgående tilbud for myke trafikanter
- **Kjøkkelvikvegen:** Intensivbelysning ved skolen
- **Rollandslia:** Intensivbelysning av to gangfelt nær skolen
- **Hagerups vei:** Nytt, opphøyd gangfelt ved Langhaugen videregående skole
- **Bekkjarvikveien:** Oppgradering av veglys 1,1 km v/ Tertnes skole
- **Fv. 585 Birkelundsbakken:** Sikring av gangfelt, veglystiltak og fartsdempende tiltak
- **Totlandsveien:** Fartsgrensevurdering og fysisk fartsdempende tiltak ved Ulsmåg skole og Midtun. Nytt gangfelt ved gamle Hardangerveien.
- **Krokeideveien:** Intensivlyst gangfelt ved Krokeide skole
- **Mathopen skolekrets:** Tiltak og tilrettelegging i kryssingspunkt, flytting av holdeplasser, nye gangfelt, kollektivtilpasset fartsdemping, belysningstiltak og universell utforming
- **Fv. 5198 Fanafjellsvegen:** Tiltak etter TS-inspeksjon. Siktutbedring, rekkverk.
- **Fv. 5306 Morvikvegen (Viddalen- Slettestølen):** Oppgradert armatur på 3,5 km strekning, intensivbelyst åtte gangfelt, enkle trafikksikringstiltak, etablering av fartsputer.
- **Fv. 5172 Skagevegen:** Supplerende fartsdemping ved Ytrebygda skole - fartsgrensevurdering. Lystiltak ved kryssingspunktene. Resttiltak avkjørselsanering, frisikt i kryss, intensivbelysning av eksisterende gangfelt.
- **Fv. 5302/578 Tertnes og Kalvatræet skolekretser:** Tiltak og tilrettelegging i kryssingspunkt, flytting av holdeplasser, nye gangfelt, kollektivtilpasset fartsdemping, belysningstiltak og universell utforming.
- **Redusert fartsgrense fra 50 til 40 km/t inn mot sentrum:** Ulriksdal–Paradis, Gravdal–Gyldenpris og Glassknag–Bradbenken

Tiltak under prosjektering:

- **Ådnemarka skolekrets:** Sikring av skoleveg, tiltak

og tilrettelegging i kryssingspunkt, nytt fortau og avkjørselsjustering på Arnatveit, tilrettelegging holdeplasser, kollektivtilpasset fartsdemping, belysningstiltak og universell utforming.

- **Fv. 5210 Olsvik-Leirvikåsen:** Tre gangfelt mellom Godvik barnehage og busstopp. Oppstramming kryssområde mot Godviksvingane. Sikring kryssingspunkt i Olsvikskjenet.
- **Fv. 546 Fanavegen ved Stend VGS:** Tiltak mot villkryssing basert på rapport med anbefaling om trafikksikkerhetstiltak. Nye gangfelt, nytt fortausa-real og kollektivvennlig fartsdemping.
- **Fv. 5158 Sandalsringen:** Sikring av kryssingspunkt, fartsdempende tiltak, belysning gangfelt. Tiltak koordinert med aktuelle kollektivtiltak på strekningen.
- **Fv. 267 Ervikvegen/Åsamyrane:** Oppgradering veglys, utskifting av armaturer.
- **Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen og Skålevikveien:** Sikring av kryssingspunkt og fartsdempende tiltak. Omfang av strakstiltak langs Kjøkkelvikvegen avklares opp mot reguleringsplanarbeid på samme strekning.
- **Fv. 5306 Haukedalen og Ulsetskogen skolekretser:** Tiltak og tilrettelegging i kryssingspunkt, flytting av holdeplasser, nye gangfelt, kollektivtilpasset fartsdemping, belysningstiltak og universell utforming.

Ulykkesstatistikk byvekstavtaleområdet 2021 m/ kommentar

Førebels samla statistikk for politiregistrerte vegtrafikkulykker med personskaade for kommunane i byvekstavtalen indikerer litt auke i tal på ulykker (257) for 2021 i forhold til snittet (242) for siste 5 års periode. Tal på drepne og hardt skadde (33) ligg jamt rundt snittet i siste 5 års periode. Ca. 70% av ulykkene og 67% av drepne og hardt skadde i 2021 er registrert i Bergen. I 2021 var det fire omkomne i kommunane Alver, Askøy, Bergen og Bjørnafjorden. To av desse var fotgjengarar og to på MC.

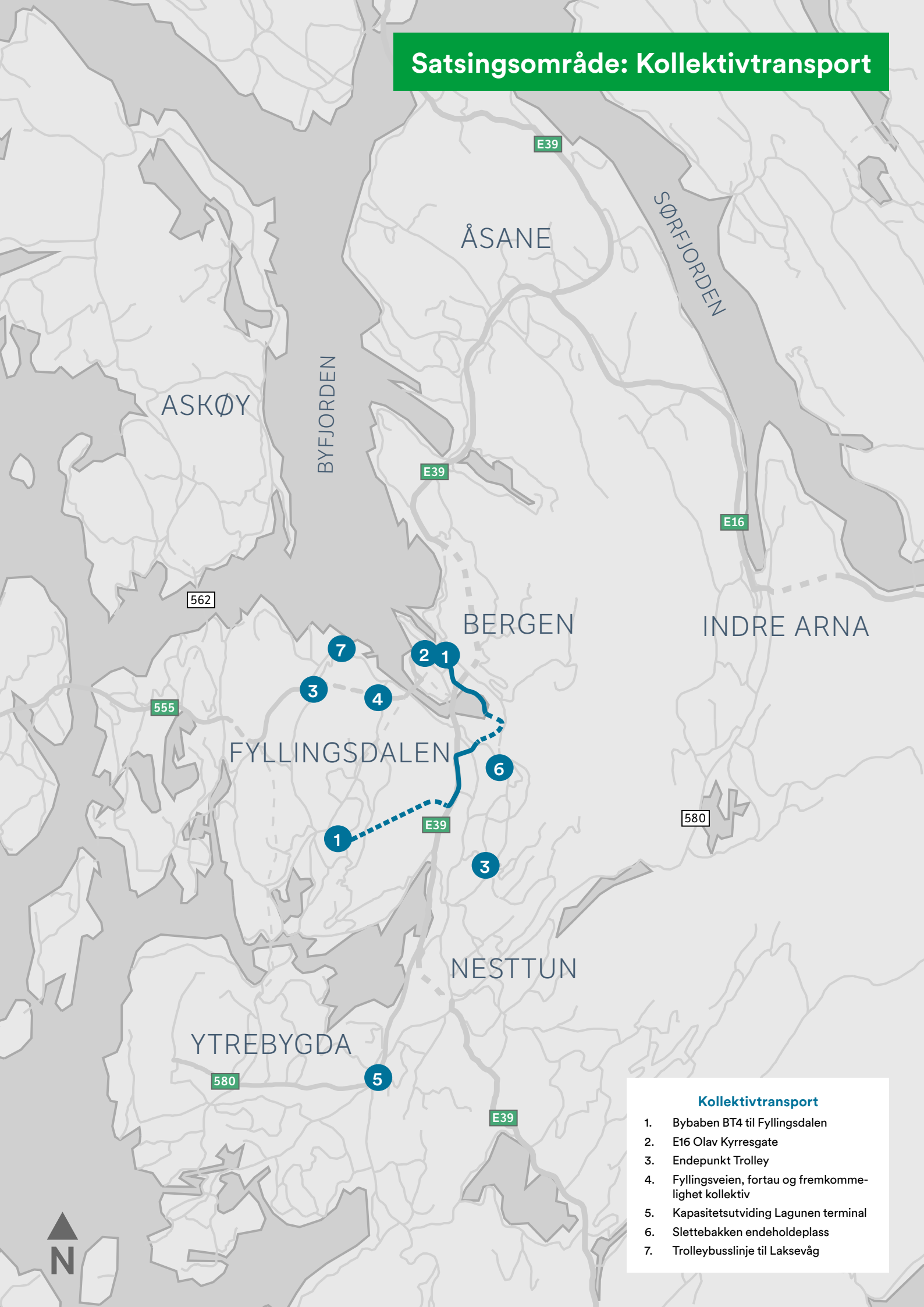
I siste 5 års periode er det flest drepne og hardt skadde i møteulykker (42), utforkøyning (38) og fotgjengarulykker (38 - 32 i Bergen). På trafikanttype er det flest drepne og hardt skadde blant førar personbil (42), fotgjengarar (39) og syklistar (33). Aldersgruppene 35-44 og 45-54 har flest drepne og hardt skadde.

Det er fleire drepne og hardt skadde (11) i fotgjengarulykker i 2021 enn føregåande år (2019:7, 2020:5). I sykkelulykker er det registrert 7 drepne og hardt skadde i 2021, omkring det same som tidlegare år. Det er registrert 3 hardt skadde i 23 ulykker med små elek-

triske kjøretøy i 2021. For lett MC er det jamt aukande tal ulykker i seinare år (28 ulykker i 2021) men kun tre personar er registrert som hardt skadde. På MC var det ei dødsulykke i 2021 men generelt er det redusert tal på ulykker og reduserte skadetel i seinare år.



Satsingsområde: Kollektivtransport



Kollektivtransport

1. Bybaben BT4 til Fyllingsdalen
2. E16 Olav Kyrresgate
3. Endepunkt Trolley
4. Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv
5. Kapasitetsutviding Lagunen terminal
6. Slettebakken endeholdeplass
7. Trolleybuslinje til Laksevåg



Fremtidsscenario Bybanen til Fyllingsdalen: Lungegårdskaien holdeplass. Illustrasjon: Mount Visual



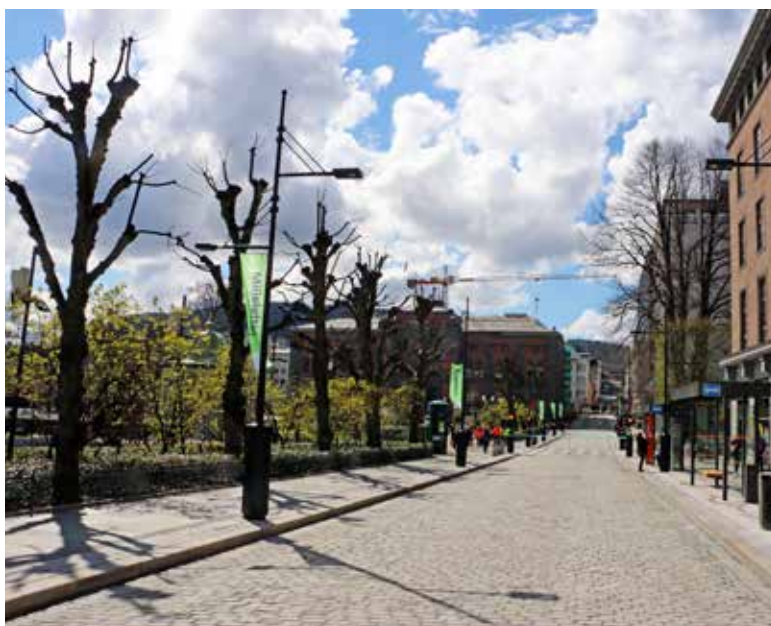
Bybanen under arbeid: Underjordisk holdeplass Haukeland Sykehus. Foto: Bybanen utbygging



Ny Trolleybuss-linje til Laksevåg. Foto: Skyss



Snor klar til å klippes for opprustet Olav Kyrres gate. Foto: Kristoffer S. Monsen



Nyoppustet Olav Kyrres gate. Foto: Bjarte Brask Eriksen

Satsingsområde: Kollektivtransport

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

Gjennom investeringer i Miljøløftets satsingsområde kollektivtransport, herunder kollektiv infrastruktur, drift av kollektivtransport og gjennomføring av 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 strukturende effekt på byutviklingen i Bergensområdet, og et stort potensial til å omdanne bilreiser til kollektivreiser.

Utover Bybanen blir det gjennomført flere kollektivfremmende tiltak, som til sammen utgjør en forskjell. Miljøløftet jobber kontinuerlig med å utbedre små og store flaskehalsen 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 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 (BT4) 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.

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.

I 2021 var bybanebygginga steg 4 til Fyllingsdalen på sitt største med eit 10 kilometer samanhengande anleggsområde frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen.

Meir enn 1000 timesverk var i enkelte månader på jobb for å byggje Bybanen. I 2021 vart grunnentreprisane både i sentrum og i Fyllingsdalen ferdige. I mars var det gjennomslag i bybanetunnelen frå Fløen til Haukeland Sjukehus haldeplass, og sommaren 2021 vart det gjennomslag både i bane – og sykkel tunnelen gjennom Løvstakken. Rundt halvparten av skinnene er lagt på plass i sporet. I november 2021 vart det beslutta opning av linje 2 for passasjerar 21. november 2022.

For Bybanen byggesteg 4 var det i 2021 eit meirforbruk på 953 mill. kr i høve til budsjett på 1848 mill. kr. Dette skuldast i hovudsak at tidlegare etterslep er henta inn samstundes som pådraget har vore høgare enn planlagt grunna blant anna vassinntrenging i Fyllingsdaltunnelen, større mengde utskifting av forureina masser og høgare prisstigning på innsatsfaktorane enn forutsett.

E16 Olav Kyrres gate

Formålet med arbeidet, som startet i 2019, var å oppgradere Olav Kyrres gate til å møte dagens krav om universell utforming samt å gjøre sentrum mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende. Det har tidligere vært trangt og uoversiktlig for busser og gående. Nå er gangarealene utvidet slik at det blir bedre plass både for dem som skal av/på bussen og for forbipasserende. Stengingen av Olav Kyrres gate har medført ekstra driftskostnader for Skyss som følge av nødvendige omlegginger. De økte driftsutgiftene er finansiert gjennom Miljøløftet. Arbeidene ble ferdigstilt og kollektivterminalen igjen tatt i bruk mai 2021.

Fyllingsveien

Fyllingsveien skal utbedres med to kjørefelt og fortau og vil gi et godt og trafikksikkert tilbud for gående og syklende som ferdes på strekningen. Tiltaket vil gi vesentlig bedre adkomstforhold for gående til eienommer på strekningen. En utbedring vil gjøre at to busser kan møtes og bedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

Endepunkt trolley Birkelundstoppen og Lyngbø

Tiltaket ble ferdigstilt i 2021. Prosjektet gjelder etablering av snumulighet og hensetting for busser på Lyngbø og på Birkelundstoppen, og er en del av trolleybussutbyggingen på Laksevåg. Tiltaket er realisert i forbindelse med etablering av Trolleybusslinje til Laksevåg.

Trolleybusslinje Laksevåg

Det var byggeaktivitet på Trolleybusslinja til Laksevåg i heile 2021 med montering av master, strekking av køyreledning, montering av straumomformere, samt

kontroll og godkjenning. Dei ti nye trolleybussane som vart levert i 2020 vart sett i drift når Olav Kyrresgate opna i mai 2021.

Oppgradering holdeplasser

Det gjeres tiltak for å oppgradere holdeplasser etter strekningsvise utredningar. I 2021 har holdeplasser på strekningen Olsviktjernet-Olsvikveien-Leirvikveien blitt prosjektert. Oppgradering av holdeplasser hever standarden på kollektivtrafikken, gir tilgjengelighet for alle (universell utforming), styrker trafikksikkerheten og gir en mer effektiv inn- og utkjøring for busstrafikken. Det er kontinuerlig prosjektering og bygging på posten.

Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Det gjeres tiltak i kollektivtraseer, hovudsakelig etter strekningsvise utredningar. Tiltakene bedrer ofte fremkommelighet og øker trafikksikkerheten knytt til kollektivtransporten. Det vil også være tiltak innan universell utforming, som gjer kollektivtransporten tilgjengelig for flere, samt tiltak som gjer det mer attraktivt å reise kollektivt. I 2021 har disse to tiltakene vært i byggefase:

- **Slettebakken endeholdeplass:** Ferdigstilt 2021. Holdeplassen har eksistert i mange år, men kapasiteten var for liten og det var behov for oppgradering. Den nye holdeplassen har universell utforming og trafikksikkerhetstiltak i og rundt snuplassen/holdeplassene. De nye løsningsene sto ferdig i 2021.
- **Kapasitetsutviding Lagunen terminal:** Tiltaket omfatter et utvidet oppstillingsareal, som skal fungere som reguleringsplass for busser. Kollektivterminalen får etablert 4 reguleringsplasser til bruk for operatørselskapet, som forenkler gjennomføring av ruteplanen. Den økte bredden på kjøreområdet gir mulighet for at busser kan parkere langs vestlig kantsteinslinje, og sikrer passering for busser i senter av kjørearealet. Tiltaket er prosjektert og lyst ut, men fikk ikke interesse fra entreprenør. Tiltaket er lyst ut på nytt.

Oppgradering av signalanlegg og ASP

Aktiv signalprioritering (ASP) av buss gir kollektivtrafikken økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen. Løsningen er allerede implementert i enkelte signalanlegg i fylket med gode resultat. Tiltaket går ut på å oppgradere signalanleggene i fylket så de er tilrettelagt til å brukes sammen med både ASP-systemet, men også andre former for ITS (Intelligente transport systemer). I tillegg til dette oppgraderes anleggenes akustiske signaler (blindedsummere), slik at disse er i tråd med dagens krav til universell utforming. Formålet er både at bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjø-

retid, samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet. Det er også et mål at man gjennom oppgraderingene kan få mer driftssikre signalanlegg, som er mindre utsatt for feil og avvikssituasjoner der anlegget settes i gulblink.

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybane/trolleybuss

Det gjennomførast større og mindre vedlikeholdstiltak på infrastrukturen til bybanen. Etter meir enn 11 år i drift er det behov for utskifting og oppgradering av infrastrukturen for å sikre drifta.

Drift kollektiv

Belønningsmidlar til drift av kollektiv vert i hovudsak nytta til tiltak knytt til trafikk- og mobilitetsplanar, for å styrke rutetilbodet og gje fleire reisemoglegheiter i det samla mobilitetssystemet.

Strategi for berekraftig mobilitet inngår i RTP-Vestland vedtatt i fylkestinget desember 2021. Strategien gir føringar for korleis Skyss skal vidareutvikle mobilitetssystemet i hele Vestland. Rygggrad i eit berekraftig mobilitetssystem er den faste rutegåande kollektivtransporten, og strategien byggjer på tidlegare kollektivstrategi om å byggje nettverk av linjer med høg frekvens i område med høg etterspurnad. På denne måten oppnår ein nettverkseffekt, ved at reisande enkelt kan ta seg fram på kryss og tvers i linjenettet gjennom effektive bytter mellom transportmiddel.

I 2021 vart det gjennomført ei større omlegging og styrking av stamlinjenettet, og trolleylinja vart forlenga til Lyngbø via Olav Kyrresgate og Laksevåg. Samstundes vart det gjort nokre endringar for enkelte linjer som pendlar gjennom sentrum, som også innebar ei styrking av tilbodet på fleire strekningar. Tiltaka følgjer opp vedtatt Trafikkplan Bergen (2019). Samla årskostnad for tiltaka er 48 MNOK, finansiert med belønningsmidlar.

I tillegg til å sikre oppfølging av trafikk/mobilitetsplanar vert det lagt opp til å nytte ein mindre sum belønningsmidlar i samband med årlege ruteendringar. Skyss har dialog med byvekstavtalekommunane om reisebehov og moglege tiltak i samband med årlege ruteendringar. Sist haust vart tilbodet styrka i Alver, Askøy og Bjørnafjorden med nokre nye avgangar på utvalde linjer, med ein total samla årskostnad på ca 0,7 MNOK.

Investeringer på jernbane

I 2021 fortsatte arbeidet med dobbeltsporet mellom Bergen og Arna. Ny Ulrikstunell ble tatt i bruk 13. desember 2020, og nå oppgraderes det gamle løpet.

Nygårdstangen terminal skal øke godshåndteringskapasiteten med mer enn 50 %. Samtidig skal samlasterbygg rives i år. I tillegg til at jernbanegods håndteres på Nygårdstangen, er det i dag også mye av godset som transporteres på vei som håndteres og omfordelles på Nygårdstangen. Ved rivning av samlasterne vil denne type transport forsvinne, og biltransport inn og ut av Nygårdstangen reduseres.

Fra desember 2019 er det Vy Tog som drifter Bergensbanen med Arnalokalen og regiontog Bergen – Voss – Myrdal. Vy Tog har nå endret ruteplanen til stive ruter på Arnalokalen og strekningen Bergen – Voss. Samtidig har tilbudet økt, ikke minst i helgene. Grunnet passasjerfrfall knyttet til Covid 19, har Vy Tog delvis innstilt flere av rutetilbudene på strekningen Bergen – Oslo. Dette har ikke vært tilfelle på lokal- og regiontogene.

Regjeringens bompengepakke

Betre kollektivtilbud

I samband med regjeringa sin bompengesavtale frå 2019 vart det sett av 55 mill. årleg til betre kollektivtilbud i Bergensområdet, for perioden 2020-2029. Partane i Miljøløftet er samde om at desse midlane skal nyttast til Bybanen, men ein har enno ikkje landa på korvidt dei skal nyttast til drift, infrastruktur, materiell eller andre tiltak. Midlane vert overført etterskotsvis frå Samferdsledepartementet. Avvik mellom disponible midlar og forbruk er dermed sett til null.

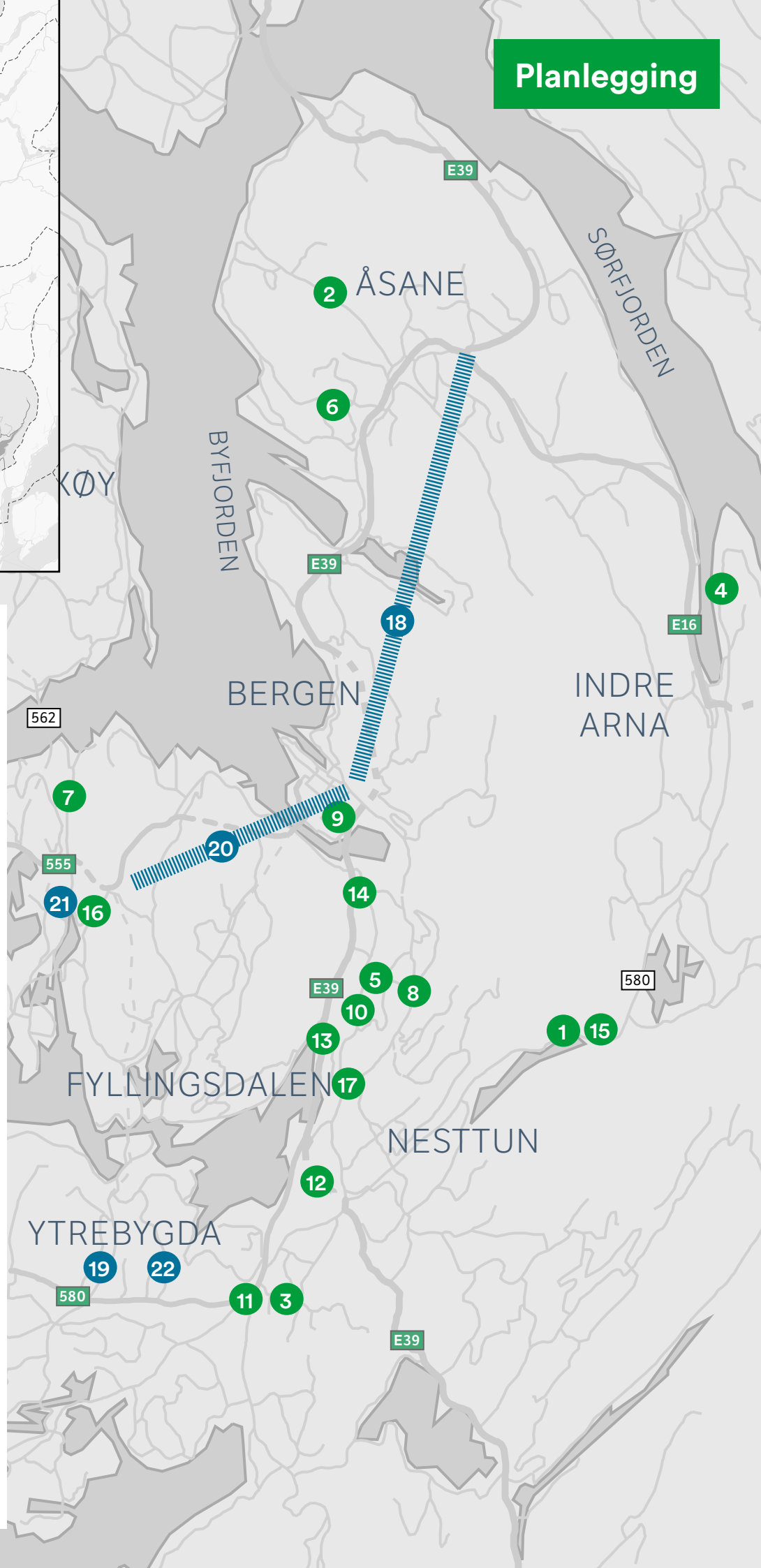
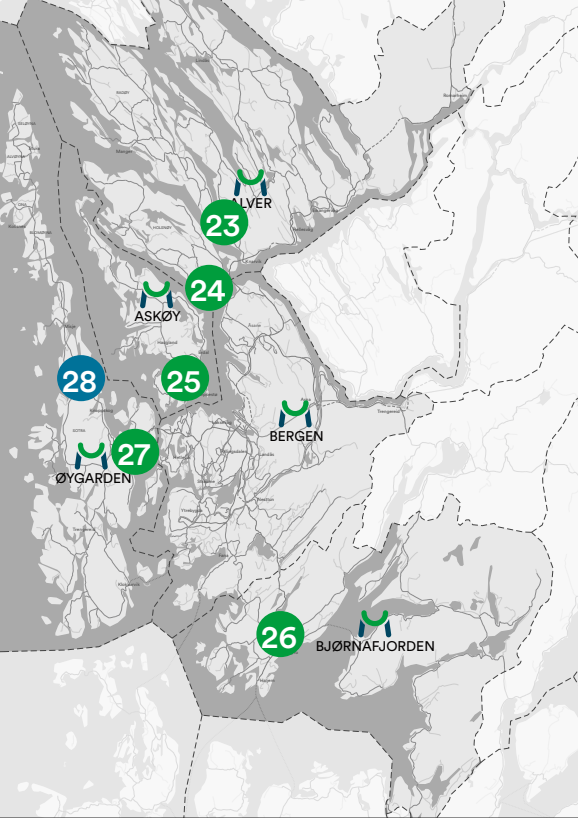
Reduserte billettprisar

I januar 2021 satte Skysst ned prisen på alle periodebilletter (7-, 30- og 180-dager) for bybane og buss (inkl. Askøybåten) i tidlegare Hordaland. Lavere priser er et resultat av byvekstavtalen, der regjeringa gjennom bompengeforliket har satt av pengar til billigere billetter på kollektivtrafikk i de store byene. Gjennom Miljøløftet får bergensområdet 50 millioner i året i tilskudd til dette i perioden 2020-2029.

Satsingsområde: Innfartsparkering

I 2021 ble ny strategi for innfartsparkering innenfor Miljøloftets avtaleområde utarbeidet: Strategisk styringsdokument for innfartsparkering, 2022-2029. Arbeidsgruppen bestod av representanter fra Bergen og Bjørnafjorden kommuner, Statsforvaltaren i Vestland og Vestland fylkeskommune.

Målsetningen er at «Innfartsparkering skal redusere sentrumsrettede arbeidsreiser i rush, når kø, luftforurensning og støy er mest utfordrende. Primært gjelder dette arbeidsreiser som har det sentrale Bergen som målpunkt». Strategien legger føringer for innfartsparkering for både bil og sykkel. Føringene er overordnede med prinsipper for fremtidig planlegging av innfartsparkering. Når plassering av innfartsparkeringen skal bestemmes, skal det tas hensyn til regionale behov, i tillegg til lokale prioriteringer.



Gange og sykkel | Kollektivtransport

1. Arna- Midttun forprosjekt/ mulighetsstudie
2. Fv 564 Salhusvegen, Ulsetstemma
3. Fv5190 Apeltunvegen Skjoldskiftet-Ig-levatnet
4. Fv5354 Arna -Garnes
5. Fv582 Storetveitvegen, Hagrupsveg
6. Hesthaugveien, Åsane terminal, Morvikvegen
7. Kjøkkelvikvegen, Fæsterhuset-Krabbedalen
8. Natlandsveien sør, WierJensensvei-Nye Sædalsveien
9. Nygårdstangen fremkommelighet
10. Storetveitvegen, Paradis-Hagerupsveg
11. Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie-Rådal
12. Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun og Fjøsanger
13. Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger-Kristianborg
14. Sykkelstamveg, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten-Fabrikkgaten
15. Søylen Sundtsbrua
16. Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/ avkjørsel
17. Tunvegen
18. Bybaben BT5 til Åsane
19. Kokstadvegen nord, sykkel og kollektivfelt
20. Kollektivsystem Sentrum - Bergen vest
21. Loddefjord terminal
22. Sandslivegen kollektivfelt
23. Fv. 404 Kvamsbrekko i Lindås
24. Fv. 5308 Utbedring av Sagstadvegen
25. Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane
26. GS-løysing langs bilveg + GS bru over Pøyla
27. Ombygging av sentrumsgate Region-senter Straume
28. Ågotnes – Reg. plan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivknutepunkt



Planlegges: Oppgradert sykkelanlegg mellom Åsane terminal og Haukedalen skole. Foto: Silje Drevdal



Planlegges: Ny trafiksikker infrastruktur Sagstadvegen i Alver. Foto: Thor Brødreskift



Planlagt: Tilbud for myke trafikanter Kvamsbrekko i Alver. Foto: Thor Brødreskift



Planlegges: Sykkelveg m/fortau Salhusvegen i Åsane. Foto: Thor Brødreskift



Planlegges: Kleppevegen ved Myrane. Foto: Askøy kommune



Planlegges: Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger–Kristianborg. Foto: Silje Drevdal

Planlegging

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

Gjennom aktiv planlegging skal Miljøløftet sikre en bred portefølje med prosjekter og tiltak som kan bidra til å øke konkurransekraften til kollektiv, sykling og gange som reisemåte i Bergensområdet.

Planlegging Bybanen 2021

Miljøløftet planlegger Bybanen til Åsane

I 2021 er det blitt arbeidet med reguleringsplan for Bybanen byggetrinn 5 (BT5) til Åsane. Bybanetraséen fra Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er ca 12,5 km lang, og vil få 14 holdeplasser.

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. Samtidig planlegges det en sammenhengende sykkelløsning på strekningen.

I 2021 ble det utarbeidet planforslag med teknisk forprosjekt for hele strekningen, i tillegg til en tunnelutredning for sentrum. Tunnelutredningen og valg av trasé i sentrum ble vedtatt av Bergen bystyre, og dette ligger til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

Planlegging av BT5 finansieres primært med bompenger. Kommuneinterne plankostnader dekkes delvis med overføringer fra Vestland fylkeskommune (gjennom Miljøløftet), og av Bergen kommune.

Kollektivsystem mot vest

Arbeid med kommunedelplan for kollektivsystem Vest (KDP Vest) pågår. Gjennom arbeidet skal det avklares om bydelene Fyllingsdalen og Lakesvåg bør betjenes med buss eller bane, og eventuelt sikre korridor for en videre regulering og utbygging av Bybanen, samt påpeke tiltak som bedrer fremkommeligheten for buss. Arbeidet med KDP omfatter også driftssystem, der buss og bane blir sett i sammenheng. Planarbeidet har betydning både for utvikling av områdene på Dokken i Bergen, og videre utvikling på Laksevåg siden av Pud-

defjorden. I 2021 ble det utarbeidet eksempeltraseer for alternative bybanelinjer som skal konsekvensutredes. Arbeidet med KU er startet opp.

Planprosjekter fylkesveg i 2021

- **Forprosjekt/mulighetsstudie Arna–Midtun:** Forprosjekt er ferdigstilt i 2021.
- **Fv. 564 Salhusvegen, Ulsetstemma – Slettestølvegen:** Prosjektet er ei vidareføring av gang- og sykkelvegprosjektet på søraustleg del av Salhusvegen, som er ferdig etablert. Det skal leggjast til rette for samanhengande og separat sykkelveg med fortau. Det er i dag ingen tilbod for gåande og syklende her. Eksisterande køyreveg med tilhøyrande kryss, avkøyrslar og haldeplassar skal også utbetrast. Status: Utkast til reguleringsplan er oversendt Bergen kommune 26/10-21.
- **Fv.5354 Arna -Garnes, Garnesvegen Bommane – Rasmusvegen, Garnes:** Det blir laga reguleringsplan for eit gang- og sykkeltilbod. I dag manglar det gang- og sykkeltilbod på store delar av strekningen. Sentralt i området ligg Garnes barneskule og Garnes ungdomsskule. Tiltaka skal sikre god og trygg skuleveg for både gåande og syklende, og for dei som kjem med skulebuss. Fylkeskommunen har arbeidd sidan hausten 2021 med tilpassingar av planforslag og merknader, etter første høyringsrunde. Det er også nokre nye føresetnader for planarbeidet.
- **Fv. 582 Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg (Fv.582 Stortveitvegen, Paradis–Hagerupsveg):** Strekningen har dårleg tilbod i dag, med smal felles gang- og sykkelveg. Strekningen ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklende. Tiltaket vil gi god kopling til sykkelvegen som er under planlegging vidare nordover mot Mindemyren. Planforslaget er sendt til kommunen.
- **Fv. 582 Storetveitvegen, Hagerupsveg (Minde Allé–Wergeland):** Tiltaket vil betre tilhøva for kollektivreisande og skal bidra til å auke kollektivdelen. Det vert og planlagt sykkelveg med oppgraderte fortau og haldeplassar, samt trygge kryssingspunkt for mjuke trafikantar. Tiltaket fører og til at forholda for køyrande mv. vert betre. Tiltaket vil:
 - sikre samanheng i gang- og sykkeltilbodet mellom aust- og vestsida av Bergensdalen, og bidra til eit godt tilbod frå tunge folkesetnads konsentrasjonar på Landås og sørover, mot



Mindemyren og Bergen sentrum.

- Gi betre tilhøve for kollektivtrafikken gjennom utbygging av rundkøyring og oppgradering av haldeplassar på Wergeland og betre overgang mellom buss og bane.

Status: Planforslag er oversendt kommunen januar 2021, det ligg ikkje føre vedtak på plan.

- *Fv. 5200 m.fl. Tunvegen -Jacob Kjødesveg gang og sykkelveg:* Detaljplanen skal legge til rette for gjennomføring av dei regulerte samferdselsmåla i fyrste byggetrinnet til områdeplanen for Paradis.
Status: Planutkast har vært på 2.gangs avgrensa høyring i 2021, handsaming av merknader pågår.
- *Fv. 558 Lyderhornsveien, kryssutforming ved Tennebekk næringspark:* Dagens løysing er utfordrande av omsyn til trafikksikkerheit. Det er trong for kanalisering og betre høve for mjuke trafikantar og auka trafikksikkerheit i kryss/avkøyring ved næringsområdet. Punktet er eitt av ulukkespunkta i Bergen, der det har skjedd alvorleg sykkelulukke. Tiltaket vil og betre framkomme for syklende, gåande og kollektivtrafikken.
Status: Grunnboringar er utført. Planarbeid er starta, melding av oppstart utført. Handsaming av merknader etter oppstart pågår.
- *Fv. 585 Nattlandsveien, Birkelundtoppen - Hagerupsvei:* Strekninga skal oppgraderast. Dette er ei viktig kollektivåre med høg trafikk som inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune. Strekninga er ei viktig lenke i vegnettet både for syklende, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt. Strekninga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Bussane på strekninga blir forseinka av kø, haldeplassane har behov for utbetring og eventuell ny lokalisering.
Reguleringsplanarbeidet vil omfatte oppgradering av heile gata, med sykkelfelt, fortau og mogleg kollektivfelt inn mot Hagerups vei. For å få eit einsarta system for syklende er det viktig å få planlagt heile strekninga samla.
Status: Forprosjekt er gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare reguleringsfase.
- *Fv. 5306 Hesthaugveien, Åsane terminal, Morvikvegen:* Det skal lagast reguleringsplan for oppgradert sykkelanlegg mellom Åsane terminal og Haukedalen skole. Hesthaugveien ved krysset til Midtkleiva er 1 av 20 ulykkespunkt i Bergen, og her skal det mellom anna bli etablert venstresvingefelt. Dette vil gi kollektivtrafikken meir effektiv framkomst og trygge kryssande fotgjengarar over Hesthaugveien. Tiltaket vil påverke trafikksikkerheita i kryssområdet.
- *Fv. 5028 Kjøkkelvikvegen, Fæsterhuset-Krabbedalen:* Reguleringsplan for samanhengande gang- og sykkeltilbod er under utarbeiding. I dag manglar det tilbod på delar av strekninga som er belasta med tunge køyretøy. Tiltaket vil gi eit samanhengande attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande, syklende og kollektivtrafikk på strekninga, og mot Askøy, i tillegg til sikrare skuleveg og utbetringar i skuleområdet. Tiltaket vil også betre tryggleiken for annan trafikk. Betre trafikksikkerheit for mjuke trafikantar vil truleg føre til at fleire går eller sykklar til skulen.
Deler av tiltaket er del av definert nett i sykkelstrategi for Bergen perioden 2019-2030, og er skilte sykkelrute mot Askøy. Ei eventuell gjennomføring av tiltaket kan moglegvis samanfalle i tid med etablering av permanent vassforsyning frå Bergen til Askøy i same området.
- *Fv. 587 Søylen Sundsbrua (plan):* Søylen Sundsbrua på Hardangervegen ved Bratland camping i Bergen har snart nådd si estimerte levetid (2030) og har større skadar. Det er ønskeleg å etablere ny bruløysing som og inkluderer eit nytt tilbod for gåande og syklende. Ny bru vil sikre framkomme for kollektivtrafikk og anna transport på strekninga og redusere sårbarheit i sentralt omkøyringsvegnett i Bergen. Tiltaket må regulerast og grensesnitt mot ei framtidig plan for Grimesvingane må avklarast i planarbeidet.
Status: Framtidig bru er under prosjektering og grunnboring er utført. Arbeidet med reguleringsplan hadde oppstartsmøte oktober 2021.
- *Fv. 5190 Apeltunvegen-Skjoldskiftet-Iglevatnet:* I 2021 blei det laga ein rapport med anbefalingar om vidare tiltak på kort og lengre sikt for Apeltunvegen. Situasjonen bør bli betre for mjuke trafikantar ved å auka trafikksikkerheita og framkomsten for gåande og syklende.
Status: Ferdig forprosjekt desember 2021.
- *Fv. 5174 Kokstadvegen, sykkel og kollektivfelt:* Forprosjekt for reguleringsplan for kollektivfelt og sykkelveg med fortau langs strekninga pågår. Busstrafikken har i dag store framkomstproblem i Kokstadvegen, dette gjeld særleg strekninga BKK Kokstad og fram til rundkøyring med Ytrebygdsvegen (om lag 850 m). Kollektivfelt på strekninga vil betre framkomsten for bussane og styrke kon-

kurranssekrafta mot bil vesentleg, samanlikna med dagens situasjon. Gåande og syklande har i dag eit tilbod i form av fortau, men manglar avdeling. Det er venta stor utbygging i området.

Forarbeid før oppstart av reguleringsplan starta i 2021.

- **Trafikkplan sentrum:** Det har blitt laget et utkast til overordnet plan for trafikale løsninger i Bergen sentrum, som skal bidra til å nå de overordnede målene om prioritering av kollektiv, sykkel og gange, på kort og lang sikt. I 2021 har avklaring av traséen for Bybanen over Torget og Bryggen vært den viktigste prosessen. Det arbeides nå med en prosess for offentlig høring og politisk forankring av planen. Det arbeides også med detaljering av en rekke fysiske tiltak som er nødvendige for å kunne realisere bybaneprosjektet og gjennomføre trafikkplanen for øvrig.
- **Nygårdstangen framkommelighet:** Prosjektet omhandler feltkapasiteten på Nygårdstangen og Fjøsangerveien forbi Bygarasjen. Det foreslås å endre på skiltingen og å gjennomføre mindre fysiske tiltak slik at feltkapasiteten både fra Fløyfjellstunnelen og Danmarks plass blir bedre. Dette er først og fremst for å oppnå bedre buss framkommelighet og bedre trafikkavvikling. Prosjektet ble startet opp i 2019. Det foreligger nå et anbefalt forslag til tiltak.
- **Alver: Fv. 5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune:** Etablere ny trafiksikker infrastruktur med oppgradert veikropp, ny gang- og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass på strekningen mellom rundkjøring ved Frekhaug senter med sin kollektivsentral og Sagstad skule, inkludert det store idrettsanlegget på Sagstad. Prosjektering har pågått i 2021.
- **Alver: Fv5476 Kvamsbrekka:** Prosjektet på Fv5476 i Kvamsvåg omfatter etablering av tilbud for myke trafikantgrupper, samt forbedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og næringstransport. Det skal etableres fortau og mer trafiksikre avkjørsler på strekningen, som er svært trafikkfarlig. Det eksisterer i dag ikke tilbud for myke trafikanter på strekningen. Tiltaket inngår i et sammenhengende tilbud for myke trafikanter. Prosjektering har pågått i 2021.
- **Askøy: Fv5254 Kleppevegen ved Myrane:** Etablere ny, trafiksikker infrastruktur til Kleppestø barne- skole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående

skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørsler, etablere en ny, felles avkjørsel til området, etablere gang og sykkelveg/fortau, ny bussholdeplass og ”kiss and ride” for ungdomsskolen/ videregående/ idretts- hall. Prosjektering startet opp i 2021.

- **Bjørnafjorden: Fv552 Hatvikvegen:** Prosjektet gjeld etablering av trafiksikker- og attraktiv gang- og sykkeløysing langs Hatvikvegen. For å få areal til gang- og sykkeløysing i samsvar med reguleringsplan, må eksisterende veg skyvast mot nord. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg trafikkvekst. Reguleringsplan er vedteke og det er sendt varsel om grunnerv til aktuelle partar.

Planprosjekter riksveg i 2021

I 2021 har det blitt arbeidet med reguleringsplaner for E39 Sykkelstamveg på disse strekningene:

- **Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie–Rådal:** Parsellen er ca 1,7 km lang og går fra Skeie til Rådal/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelsenteret Rådal/Lagunen samt mot Fanavegen.
- **Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun og Fjøsanger:** Strekingen på ca 4,3 km går i tettbygd strøk fra Skjoldskiftet på Nesttun til Gamlehaugvegen på Fjøsanger
- **Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger–Kristianborg:** Tiltaket består i oppgradering av dagens delvis manglende tilbud til sykkelveg med fortau fra Gamlehaugen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp på Minde, samt en arm fra Fjøsangerkrysset mot Straumevegen.
- **Sykkelstamveg, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkvegen:** Strekingen går fra Fabrikkvegen til Solheimsgaten og binder sammen sykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen.

Planprosjekt påskjøningsmidlar Bjørnafjorden kommune

- **Fv5158 GS-løysing langs bilveg samt gang- og sykkelbru over Pøyla:** Det er gjort grunnundersøkingar ved gamal køyrebru for å vurdere mogleg etablering av gangbru på austsida av vegen. Fortau på begge sider av ei eventuell bru ligg i anna prosjekt.

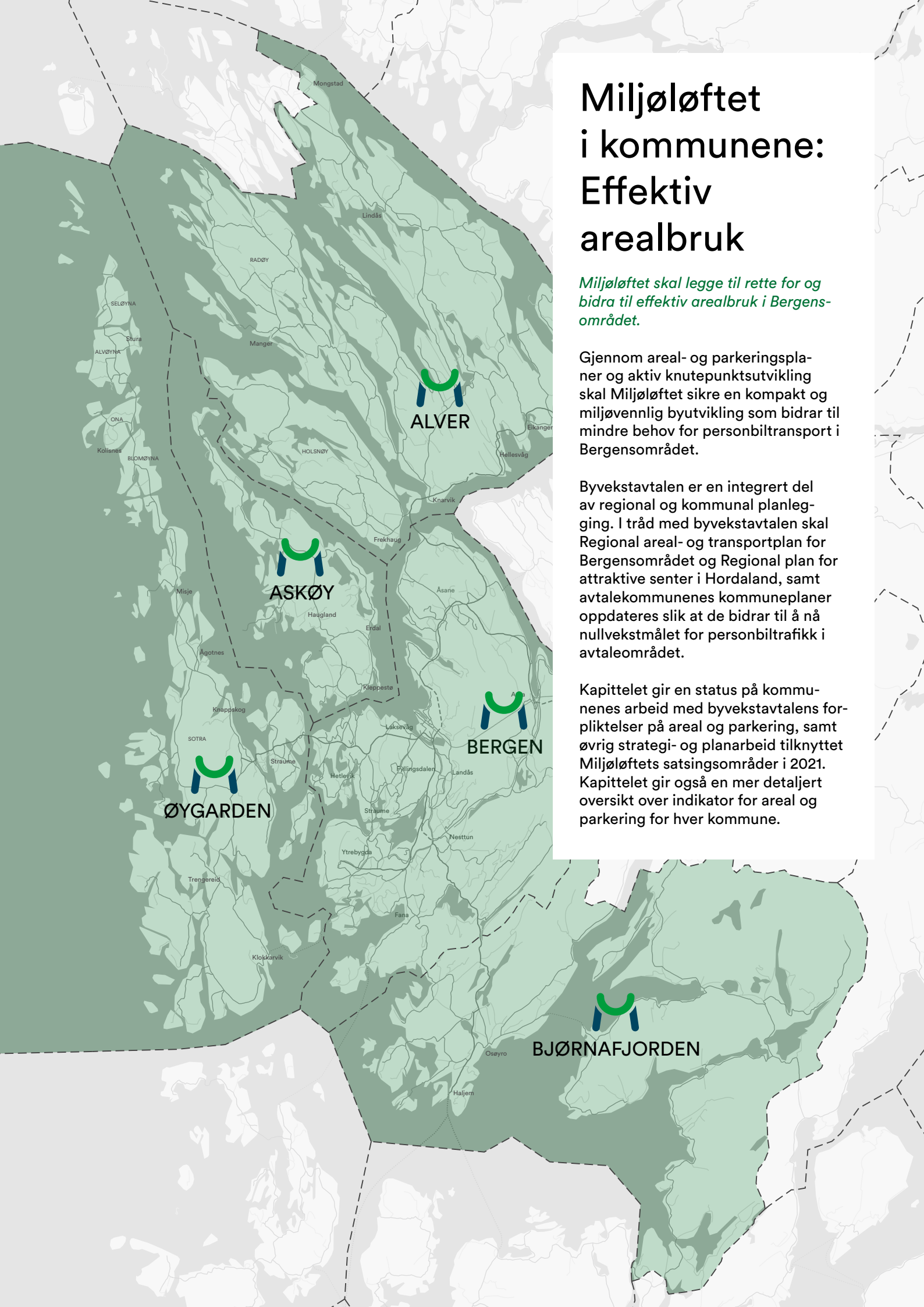
Miljøløftet i kommunene: Effektiv arealbruk

Miljøløftet skal legge til rette for og bidra til effektiv arealbruk i Bergensområdet.

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

Byvekstavtalen er en integrert del av regional og kommunal planlegging. I tråd med byvekstavtalen skal Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland, samt avtalekommunenes kommuneplaner oppdateres slik at de bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i avtaleområdet.

Kapittelet gir en status på kommunenes arbeid med byvekstavtalens forpliktelser på areal og parkering, samt øvrig strategi- og planarbeid tilknyttet Miljøløftets satsingsområder i 2021. Kapittelet gir også en mer detaljert oversikt over indikator for areal og parkering for hver kommune.



Bergen kommune

Indikator areal

Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektivknutepunkt. I Bergen rapporteres det på avstand fra syv definerte knutepunkt (se kart). Visualiseringen av indikatoren viser referanseåret 2018, som er en måling av avstanden fra de syv knutepunktene til alle boliger som til da var bygget i kommunen. Referansemålingen sees opp mot en måling av avstanden til alle nye boliger som er bygget i perioden 2019-2021 for å følge hvordan arealbruken utvikler seg.

Indikator parkering

Utvikling i parkering indikeres ved å telle antall parkeringsplasser innenfor en definert sone i kommunens regionsenter. I Bergen telles parkeringsplasser innenfor definerte soner i de syv knutepunktene. Det synliggjøres også hvor stor andel av parkeringsplassene som har tidsbegrenset parkering og avgiftsbelagt parkering.

Bergen

Gjennomsnittsavstand fra boliger i Bergen kommune til definerte knutepunkt.

2018

Alle boliger

2 891
m

2019-2021

Nye boliger

2 467
m

-570
p-plass

Parkering total

2019: 12 786

2021: 12 216



-1,7 %

Andel tidsbegrenset

2019: 10,0 %

2021: 8,3 %



+3 %

Andel avgiftsbelagt

2019: 89 %

2021: 92 %



Bergen kommune

Arealplanlegging og knutepunktsutvikling

Kommuneplanens arealdel KPA2018 for Bergen ble vedtatt i 2019. Denne er en viktig forutsetning for kommunens forpliktelser som er inngått gjennom byvekstavtalen, Miljøløftet. KPA2018 legger vekt på kompakt utbygging i gang- og sykkelavstand til sentrområder og kollektivtilbud. Funksjonsblanding bidrar både til å spare areal, gi samdriftsfordeler og kortere avstander. Kompakt utbygging støtter satsingen på Bergen som en gåby. Dette betyr riktig lokalisering av tilbud og tilrettelegging for og prioritering av gående og syklende.

Mindemyren

I dag pågår det detaljreguleringsprosesser for 17 sentrumsområder i vedtatt områderegulering. Mindemyren er under transformasjon til Mindebyen. Bybanen bygges for fullt, og med en transportkapasitet for 20 000 mennesker baner den vei for realisering av et stort antall boliger og næringsvirksomheter. Det er stort privat engasjement i området og kommunen har etablert grunneierforum for å bidra til bedre dialog mellom kommune og utbyggere/grunneiere. I 2021 er det også etablert en egen hjemmeside for å gi innbyggerne bedre informasjon om utviklingen av Mindemyren.

Laksevåg

Det pågår flere planprosesser for å bedre forbindelsene for gange, sykkel og kollektiv mellom Laksevåg og Bergen sentrum. Arbeid med kommunedelplan for kollektivsystem Vest (KDP Vest) i regi av Miljøløftet pågår. I 2021 er det utarbeidet eksempeltraseer for alternative bybanelinjer som skal konsekvensutredes. Arbeidet med KU er startet opp. Arbeidet med KDP omfatter også driftssystem, der buss og bane blir sett i sammenheng.

For å sikre gode forbindelser mellom Laksevåg, Damsgårdssundet og sentrum er det satt i gang områdereguleringsplan som strekker seg fra Puddefjordsbroen til Frydenbø marina og har med «skrenten» og sjøfronten nedenfor Michael Krohns gate (Indre Laksevåg). Planarbeidet skal tilrettelegge for mer flerfunksjonelle og aktive leveområder, samt ny gang- og sykkelbro til Dokken. Våren og sommeren 2021 ble det gjennomført mulighetsstudier gjennom parallelle oppdrag.

Fyllingsdalen

Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen er under bygging. Arbeid med områdereguleringsplan for Fyllingsdalen sentrale deler startet i 2015. I 2021 er det

ferdigstilt et planforslag tilpasset reguleringsplan for bybanen, som legges ut til offentlig ettersyn i 2022. Planens hovedformål er å legge til rette for et mer utadventt og flerfunksjonelt bydelssenter med nye funksjoner, inkludert kulturhus, torg/møteplasser og boliger. Det legges til rette for ny boligbygging både i sentrumskjernen og den omkringliggende byfortettingssonen. Planforslaget legger også opp til opprustning av deler av eksisterende nett for gående og syklende, som skal binde sammen byfortettingssonen med sentrum og sykkel tunnelen gjennom Løvstakken.

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 2021 ble Parkeringsveileder utarbeidet, for å lette bruken av parkeringsbestemmelsene i KPA2018.

Bergen kommune bruker boligsoneordningen i og omkring Bergen sentrum som et virkemiddel for parkeringshåndtering. Hovedformålet med boligsoneordningen er å skape et mer attraktivt bomiljø, og samtidig bedre parkeringsforholdene for beboerne i boligsone. I 2021 ble ordningen utvidet med ytterligere en sone. Totalt dekker boligsoneene i Bergen nå 6,6 km².

Planarbeid tilknyttet Miljøløftets satsingsområder Gange og sykkel

Oppfølging av handlingsplan for sykkel-satsing i Bergen kommune

I november 2020 ble den nye sykkelstrategien vedtatt. For å sikre en god oppfølging av Bergen kommunes ansvarsområder i strategien er det utarbeidet en egen kommunal handlingsplan som ble vedtatt høsten 2021. Tidshorizonten for planen er fire år, men med et blikk fram mot 2030. Det er en målsetning om å rullere handlingsplanen hvert 4. år. I handlingsplanen for 2021-2024 er det lagt spesielt vekt på fysiske tiltak, som tilrettelegging av infrastruktur, sykkelparkering og dekkefornyning.

Det er Bymiljøetaten i Bergen kommune sin sykkelgruppe som har ansvaret for oppfølging av de fysiske tiltakene. Gjennom 2021 er det startet opp og arbeidet med 36 større og mindre sykkeltiltak i bydelene Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad og Åsane. Størrelsen på tiltakene spenner fra oppmerking og synliggjøring til større infrastrukturoppgraderinger som f.eks. sykkelveg med fortau. Størstedelen av prosjektene er i en tidlig fase og det er i løpet av året

bl.a. gjennomført 10 forprosjekt. En del prosjekter er klargjort for bygging i 2022, mens andre må reguleres før de kan detaljprosjekteres og gjennomføres.

I tillegg til infrastruktur er det også arbeidet med utplassering av nye sykkelstativer. Totalt i Bergen kommune er det i løpet av 2021 etablert over 150 nye sykkelparkeringer.»

Handlingsplan gange 2022-2025 Bergen kommune
Handlingsplan gange 2022-2025 Kommunale ansvarsområder er den første handlingsplanen for gange i Bergen. Handlingsplanen skal følge opp Gåstrategi for Bergen 2020-2030. Den er sendt til høring hos byrådet og tas opp i første kvartal 2022.

Handlingsplanen følger opp de seks innsatsområdene i gåstrategien; arealbruk, målrettet offentlig innsats i gangnettet, samspill i trafikken, drift og vedlikehold, kunnskapsutvikling, og gåkultur og kommunikasjon.

Hovedtyngden i handlingsplanen er en oversikt over investeringstiltak som planlegges gjennomført innenfor planperioden. Det foreslås å gjennomføre 74 gange-tiltak med en estimert kostnad på rundt 100 millioner kroner. Tiltakene baseres seg på gangekartlegginger utført av Plan- og bygningsetaten og ligger i hovedsak i Loddefjord, Laksevåg, Fyllingsdalen og Åsane.

Alver kommune

Indikator areal

Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektivknutepunkt. I Alver rapporteres det på avstand fra regionssenteret Knarvik. Visualiseringen av indikatoren viser referanseåret 2018, som er en måling av avstanden fra regionsenteret til alle boliger som til da var bygget i kommunen. Referansemålingen sees opp mot en måling av avstanden til alle nye boliger som er bygget i perioden 2019-2021 for å følge hvordan arealbruken utvikler seg.

Indikator parkering

Utvikling i parkering indikeres ved å telle antall parkeringsplasser innenfor en definert sone i kommunens regionsenter. I Alver telles parkeringsplasser innenfor en definert sone i Knarvik. Det synliggjøres også hvor stor andel av parkeringsplassene som har tidsbegrenset parkering og avgiftsbelagt parkering.

Knarvik

Gjennomsnittsavstand fra boliger i gamle Lindås kommune til sentrum Knarvik

2018
Alle boliger

14 175
m

2019-2021
Nye boliger

9 981
m

ALVER

Knarvik

ASKØY

ØYGARDEN



Parkering total

+ 229
p-plasser

2018: 1 646
2021: 1 875



-4,0%

Andel tidsbegrenset

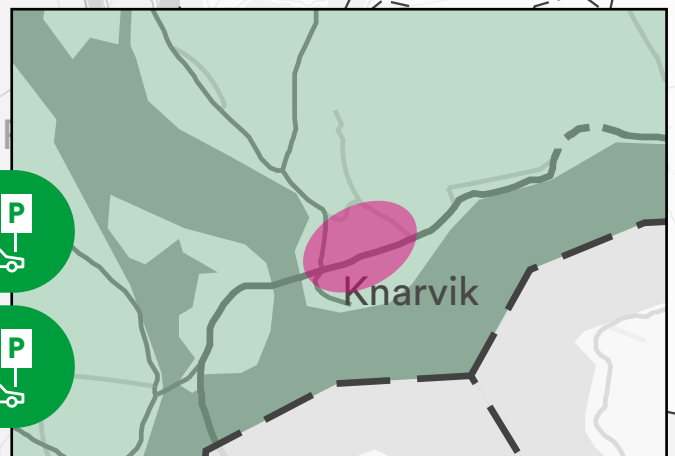
2018: 61 %
2021: 57 %



+0,0%

Andel avgiftsbelagt

2018: 0 %
2021: 0 %



Alver kommune

Arealplanlegging og knutepunktsutvikling

Alver kommune har arbeidd med kommuneplanen sin samfunnsdel i 2021 og vedtok å etablere ein langsiktig strategi for bruk av Miljøløftmidlar basert på denne plandelen. Imidlertid førte forseinkingar i kommuneplanarbeidet til at strategidokumentet måtte skyvast til 2022 og det vart difor ikkje levert inn nye prosjektskjema i 2021. Prosjekter frå tidlegare prosjektskjema er imidlertid under anleggsutføring i Knarvik. Den omfattande fysiske satsinga på gange og sykkel vil om få år være sterkt merkbar i regionsenteret.

Parkering

Alver har i 2021 teke del i prosessen med utarbeiding av ny, felles strategi for innfartsparkering i Miljøløftkommunane.

Planarbeid tilknytt Miljøløftet sine satsingsområde

Gjennom 2021 har det pågått betydeleg reguleringsarbeid for fortetting og utvikling av områda i og nær Knarvik-Frekhaug-aksen. I Knarvik har fleire hundre leilegheiter vore i prosjekteringsfase, både innanfor Knarvikplanen og utanfor denne. Desse bustadane vil få kort gangavstand til offentleg kommunikasjon med mellom anna ekspressruter til og frå Bergen.

Gange og sykkel

I juni 2021 vedtok Alver kommune kommunal sykkelstrategi med mål om 4% sykkel-andel innan 2031, - ei tredobling av sykkelreisene. Vidare har Alver kommune som pilotkommune delteke i møter og delt data innan VLFK sitt prosjekt Sykkelpotensialemodellen og vedteke implementering av sykkelstrategien i kommuneplanen sin samfunnsdel.

Askøy kommune

Indikator areal

Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektivknutepunkt. I Askøy rapporteres det på avstand fra regionssenteret Kleppestø. Visualiseringen av indikatoren viser referanseåret 2018, som er en måling av avstanden fra regionsenteret til alle boliger som til da var bygget i kommunen. Referansemålingen sees opp mot en måling av avstanden til alle nye boliger som er bygget i perioden 2019-2021 for å følge hvordan arealbruken utvikler seg.

Indikator parkering

Utvikling i parkering indikeres ved å telle antall parkeringsplasser innenfor en definert sone i kommunens regionsenter. I Askøy telles parkeringsplasser innenfor en definert sone i Kleppestø. Det synliggjøres også hvor stor andel av parkeringsplassene som har tidsbegrenset parkering og avgiftsbelagt parkering.

Kleppestø

Gjennomsnittsavstand fra boliger i Askøy kommune til sentrum Kleppestø

2018

Alle boliger

7 283
m

2019-2021

Nye boliger

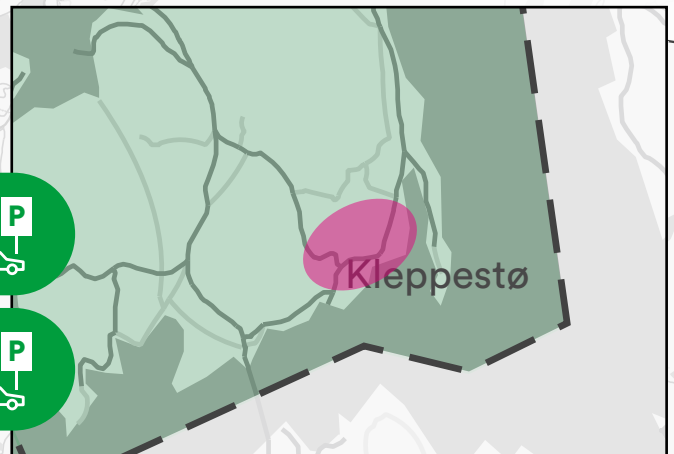
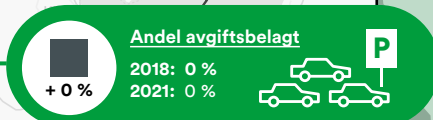
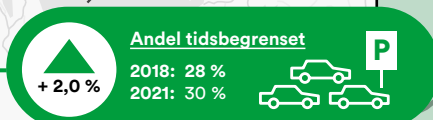
7 155
m

ASKØY

BERGEN

ØYGARDEN

BJØRNAFJORDEN



Askøy kommune

Arealplanlegging og knutepunktsutvikling

Askøy kommune har gjennom byvekstavtalen blant annet forpliktet seg til å vedta ny kommuneplanens arealdel innen 2024. Det pågår arbeid med å utarbeide et planforslag som tar utgangspunkt i vedtatt senterstruktur, hvor man vil fortette rundt sentrene på Askøy. Disse er kommunesenteret og regionsenteret Kleppestø, lokalsentrene Fromreide, Ravnanger og Strusshamn, og nærsentrene Florvåg, Erdal, Ask og Hanøy.

Det arbeides med områdeplan for Kleppestø sentrum og planprogrammet ble vedtatt i 2021. Kleppestø det viktigste kollektivknutepunktet på Askøy og kollektiv, gange og sykkel er viktige tema i planarbeidet. Det jobbes med mobilitetsplan for Kleppestø.

Parkering

En del av arbeidet med kommuneplanens arealdel er å se på parkeringsbestemmelser og arealer for innfartsparkering. I arbeidet med områdeplan for Kleppestø er dette også et sentralt tema.

Planarbeid tilknyttet Miljøloftets satsingsområder *Gange og sykkel*

Askøy kommune arbeidet i 2021 med Sykkelstrategi med handlingsdel som skal til politisk behandling våren 2022. Sykkelstrategien fokuserer på gode fysiske anlegg, god drift og vedlikehold, kommunikasjon og opplæring og sykkelvennlig arealbruk.

Askøy har en vedtatt Trafikksikringsplan (2015-2018), og denne skal revideres i 2022. I 2021 har det vært gjennomført medvirkning gjennom kartløsning for å identifisere farlige punkt, samt å få andre innspill til planarbeidet.

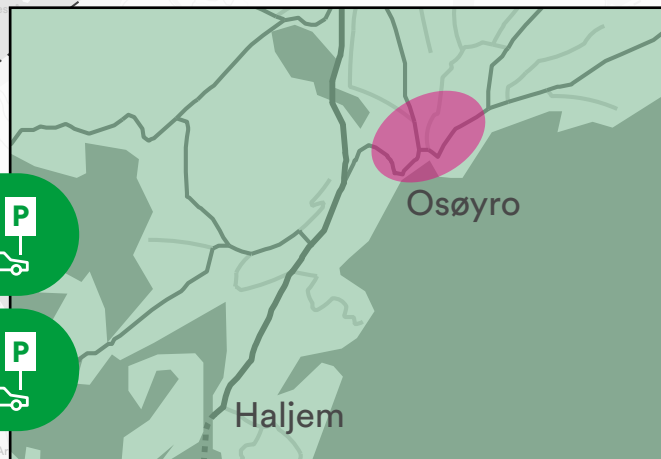
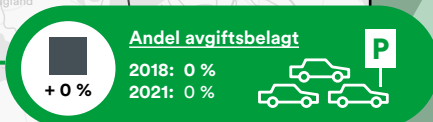
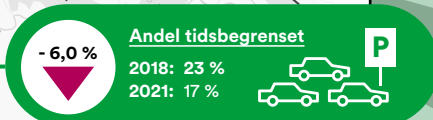
Bjørnafjorden kommune

Indikator areal

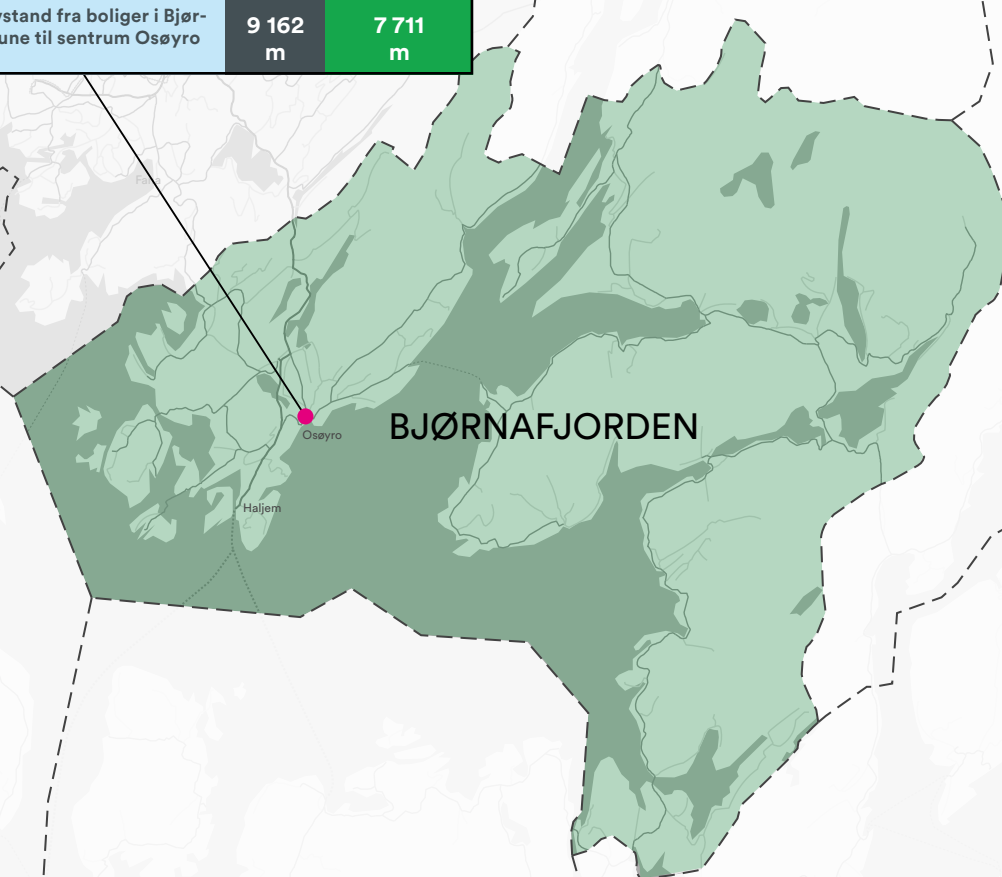
Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektivknutepunkt. I Bjørnafjorden rapporteres det på avstand fra regionsenteret Osøyro. Visualiseringen av indikatoren viser referanseåret 2018, som er en måling av avstanden fra regionsenteret til alle boliger som til da var bygget i kommunen. Referansemålingen sees opp mot en måling av avstanden til alle nye boliger som er bygget i perioden 2019-2021 for å følge hvordan arealbruken utvikler seg.

Indikator parkering

Utvikling i parkering indikeres ved å telle antall parkeringsplasser innenfor en definert sone i kommunens regionsenter. I Bjørnafjorden telles parkeringsplasser innenfor en definert sone i Osøyro. Det synliggjøres også hvor stor andel av parkeringsplassene som har tidsbegrenset parkering og avgiftsbelagt parkering.



Osøyro	2018	2019-2021
	Alle boliger	Nye boliger
Gjennomsnittsavstand fra boliger i Bjørnafjorden kommune til sentrum Osøyro	9 162 m	7 711 m



Bjørnafjorden kommune

Arealplanlegging og knutepunktsutvikling

Bjørnafjorden kommunestyre vedtok arealplanen for tidlegare Os kommune 20. januar 2022. Bjørnafjorden kommune har definert sin senterstruktur, med regions-, lokal- og nærsenter i samsvar med nasjonale retningslinjer om ei samordna areal- og transportplanlegging.

Kommunedelplanen for Osøyro nærmar seg slutføring, og skal til førstegangsbehandling før sommaren 2022. Saman med kunnskapsgrunnlaget tilgjengeleg gjennom Miljøløftet skal denne transformasjonen skje med sikte på berekraftig stadsutvikling og understøtte nullvekstmålet i byvekstavtalen.

Den innovasjons- og berekraftsdrivne næringsparken, Lyseparken, vil vere ein sterk drivar for ei rekkje prosessar knytt til vekst og utvikling av nærsenteret Lysefjorden. Mange prosessar og tiltak som er planlagt i parken vil vere naturlege samarbeidsprosjekt innanfor byvekstavtalen sine rammer. Ny kollektiv stamlinje til Bergen vil passere næringsparken.

Parkering

Planarbeid tilknyttet Miljøløftets satsingsområder *Gange og sykkel*

Det er over fleire år jobba med å planleggje for auka bruk av sykkel i kommunen. Dette er eit arbeid som med den nye sykkelstrategien skal takast over i ein utbyggings- og tilretteleggingsfase. Bjørnafjorden vest (tidlegare Os kommune) starta i 2019 opp arbeidet med å utforme ein ny sykkelstrategi. Denne skal til politisk behandling i 2022. Kommunen har i 2021 vært i dialog med leverandør av sykkelparkeringsanlegg på etablerte P-anlegg (Osøyro, Idrettsvegen og Kuven stasjon). Alle offentlege VA-entreprisar langs kommunale vegar får rutinemessig vurdert sitt potensiale som GS-anlegg.

Kollektiv

Bjørnafjorden kommune fungerer som regionscenter for kollektivreisande mellom Sunnhordland og Bergensregionen. I tråd med nullvekstmålet er det eit ønske frå Samarbeidsrådet i Sunnhordland å auke frekvensen av hurtigbåtar inn mot Osøyro. Bjørnafjorden legg til rette for å møte dette ønsket gjennom arealplanlegginga og slik bidra til at fleire reisande kan reise kollektivt, då med ekspressbussar til Lagunen, som skal korrespondere med hurtigbåtane. Ny kollektivterminal, nytt kaianlegg med landstraum, og nye oppstillings- og reguleringsplassar for buss vert no innarbeid i

områdeplanen for Osøyro.

I 2021 vart det halde arbeidsmøte med Skyss kring rutejustering for å betre rutetilbodet i kommunen (spes. Fusa-sida og Øyane/Strøno). Fokus på fleire avgangar til og frå ferje på kveldstid og i helg, fleire avgangar frå periferie område, sikre saumlaus korrespondanse, seinare avgangar for ferjesambandet Hatvik-Venjane-set (fre. - søn.). Det vart også etablert ei arbeidsgruppe med representantar frå kommunen og Skyss for å utarbeide skisse til pilotprosjekt («Ringbuss»/«Hent Meg»).

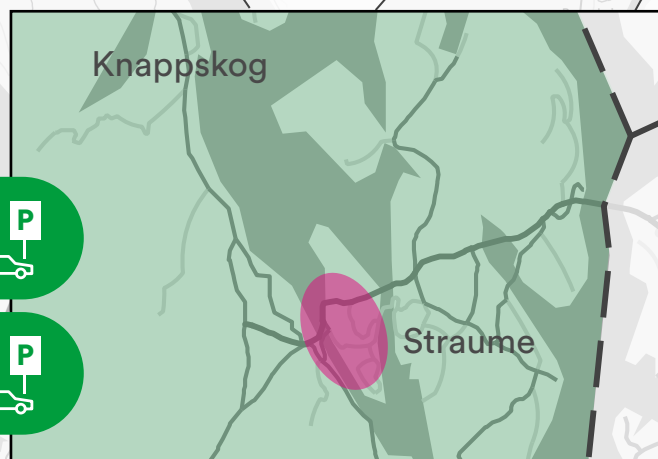
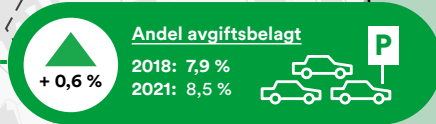
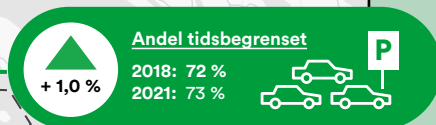
Øygarden kommune

Indikator areal

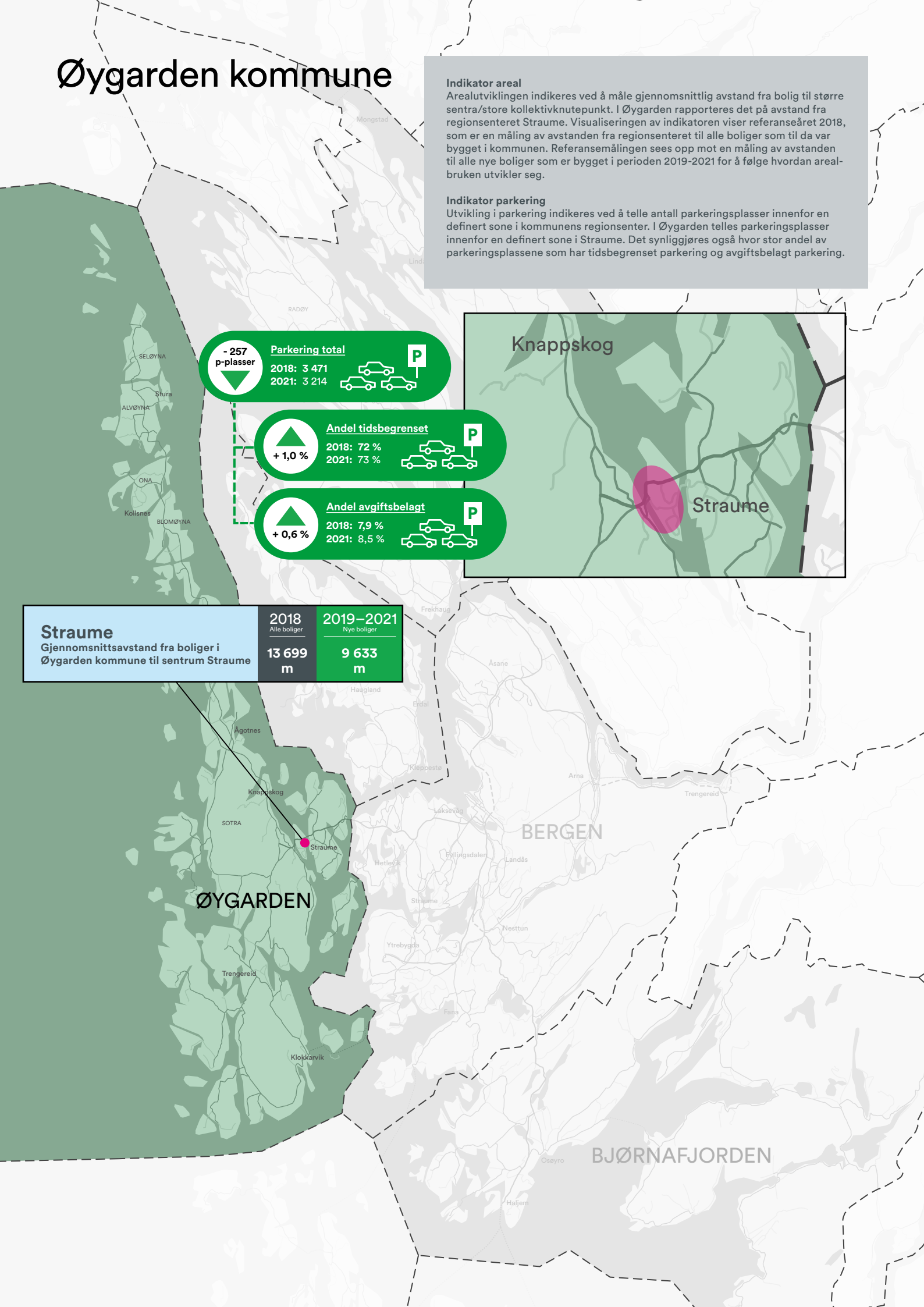
Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektivknutepunkt. I Øygarden rapporteres det på avstand fra regionsenteret Straume. Visualiseringen av indikatoren viser referanseåret 2018, som er en måling av avstanden fra regionsenteret til alle boliger som til da var bygget i kommunen. Referansemålingen sees opp mot en måling av avstanden til alle nye boliger som er bygget i perioden 2019-2021 for å følge hvordan arealbruken utvikler seg.

Indikator parkering

Utvikling i parkering indikeres ved å telle antall parkeringsplasser innenfor en definert sone i kommunens regionsenter. I Øygarden telles parkeringsplasser innenfor en definert sone i Straume. Det synliggjøres også hvor stor andel av parkeringsplassene som har tidsbegrenset parkering og avgiftsbelagt parkering.



Straume	2018	2019-2021
	Alle boliger	Nye boliger
Gjennomsnittsavstand fra boliger i Øygarden kommune til sentrum Straume	13 699 m	9 633 m



Øygarden kommune

Arealplanlegging og knutepunktsutvikling

Gjennom 2021 er det arbeidd intensivt med å utarbeide ny samfunnsdel for kommunen og den vart vedteke i Kommunestyret i mars 2022. Samfunnsdelen fastset senterstruktur og arealstrategiar som føringar for vidare arbeid med kommuneplanen sin arealdel. Dette overordna planarbeidet gjer føringar for vidare arbeid med oppfølging av byvekstavtalen og avdekke behov for vidare utarbeiding av temaplanar og strategiar.

For regionsenteret er ein framleis i planprosess for å revidere kommunedelplan for Straume. Arealutviklinga i regionsenteret er i stor grad avhengig av framdrift og samordning med Sotrasambandet og OPS leverandør Sotra Link AS.

Parkering

Til kommunen har utarbeidd ny arealdel til kommuneplanen, er overordna krav til parkering/normer for parkering fastsett i kommuneplanane frå dei tre opprinnlege kommunane.

Planarbeid tilknyttet Miljøloftets satsingsområder

Kommunen har fått belønningssmidlar til å utarbeide reguleringsplan for miljøgate Ågotnes, inkludert vurdering kring endra plassering av kollektivterminal og areal for innfartsparkering. Planarbeidet er tenkt starta opp hausten 2022. Det er og eit behov for ein mobilitetsanalyse for regionsenter Straume, og prosjekt er meldt inn til handlingsprogram 2023-2026.

Gange og sykkel

Kommunen har eit godt kunnskapsgrunnlag for sykkelstrategi gjennom tidlegare byregionprogram og fylket si kartlegging av infrastruktur for sykkel i regionsenteret. Kunnskapen tar i stor grad utgangspunkt i noverande situasjon og Sotrasambandet med sine gange/sykkelvegar og påkoblingar mot eksisterande infrastruktur vil kunne endre desse føresetnadane.



Sykkelservice under sykle til jobben aksjonen, april 2022. Foto: Emilie Dyrøy



Årets giveaway: Håndsprit - ha en trygg reise!. Foto: Bergen Live



Ordfører i Øygarden, Tom Georg Indrevik deler ut handlenett på Straume terminal under mobilitetsuken. Foto: Bergen Live



Takk for at du sykler! Foto: Bergen Live



Miljøløftets instagram: Sommerfri over Torget og Bryggen
Illustrasjon: Haltenbanken



Miljøløftets instagram: Julekalender med glimt fra året som gikk.
Illustrasjon: Haltenbanken

Kommunikasjon og holdningsendrende arbeid

Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veiledning om ønsket byutvikling.

Investeringer og tiltak som skal styrke konkurransekraften til kollektiv, sykling og gange vil ikke automatisk gi færre personbilreiser. For å øke effekten av slike tiltak må befolkningen også endre sin reiseatferd og sine holdninger. Derfor satser Miljøløftet også på kommunikasjon, kunnskapsspredning og holdningsskapende 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. Dette arbeidet styres fra sekretariatet i samarbeid med sykkelbyen Bergen og Miljøløftets kommunikasjonsgruppe.

I 2021 har også arbeidet med kommunikasjon og holdningsendring vært preget av Covid-19, noe som gjorde at store deler av året hadde lavere aktivitet og fysisk tilstedeværelse enn normalt. Hovedfokus ble derfor å styrke satsingen på kommunikasjonsarbeid gjennom digitale kanaler, som nettside og sosiale medier. Denne omprioriteringen har medført gode erfaringer med digitalt kampanjearbeid. Det siste året har vi oppnådd økt engasjement i form av følgere og likerklipp på Miljøløftets sosiale medier-profiler, spesielt Instagram.

Vintersykkeldagen

I forbindelse med den internasjonale vintersykkeldagen gjennomførte Miljøløftet en kampanje for å fremme vintersykling. I den anledning intervjuet vi tre spreke vintersyklister. Her fikk vi gode tips for å sykle på vinterstid og erfaringer fra sykkelsetet i minusgrader. På sosiale medier arrangerte vi en fotokonkurranse, der vintersyklister ble oppfordret til å sende inn bilder av seg selv med roser i kinnene og frost i barten. Premien var flotte og nyttige profileringsartikler fra Miljøløftet. Portrettintervjuene ble publisert på Miljøløftets hjemmeside, og fotokonkurransen skapte stort engasjement blant ivrige følgere på Instagram.

Sykle til jobben aksjonen

I april arrangerte vi Miljøløftets sykkelserVICeturné i forbindelse med aktivitetskampanjen Sykle til jobben. Miljøløftet bidro med gratis påmelding for alle som

hadde bostedsadresse i Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Arrangementene ble gjennomført i hele avtaleområdet: Ved Småpudden, Torgallmenningen, Nesttun torg, på Vestkanten i Loddefjord, Gullgruven i Åsane, på Knarvik senter i Alver, Kleppstø kai på Askøy, Amfi på Os i Bjørnafjorden og ved Straume bussterminal i Øygarden. På lokasjonene ble det gjennomført sykkelserVICer og utdeling av nyttige smågaver. I samarbeid med Bedriftsidretten arrangerte vi en konkurranse på Facebook, og i forkant av aksjonsstart fikk vi en videohilsen fra daværende samferdselsminister, Knut Arild Hareide.

Mobilitetsuken 2021

Europeisk mobilitetsuke ble arrangert fra 16. – 22. september med flere miljøvennlige aktiviteter i Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Årets tema handlet om hvordan aktiv mobilitet og bærekraftig transport bidrar til bedre folkehelse, med mottoet «Hold deg frisk. Gjør turen miljøvennlig». På ulike lokasjoner i hele bergensområdet ble det arrangert gratis sykkelserVICe og vitenverksted, sammen med ViilVite. Med smittevern i fokus, arrangerte vi i tillegg et digitalt frokostseminar. Her ble det samlet tre ulike perspektiver på hvorfor vi skal bevege oss mer på våre daglige reiser til skole og jobb. Og ikke minst, hvordan vi skal få flere til å gjøre det. I forbindelse med mobilitetsuken var det også noen åpningsmarkeringer. I Bergen åpnet byråd for klima, miljø og byutvikling, Thor Haakon Bakke den nye sykkelkulverten under Minde Allé, og i Alver kommune fikk ordfører Sara Hamre Sekkingstad gleden av å klippe snora for Frekhaug minipark. Alle arrangementer i forbindelse med Mobilitetsuken 2021 ble arrangert på en smittevernvennlig måte.

Politisk seminar

22. oktober ble det for første gang arrangert et politisk seminar om Miljøløftet for lokalpolitikere i Miljøløftets avtalekommuner. Her presenterte partene strategiske innlegg om veien til nullvekstmålet: Alver v/ordfører Sara Sekkingstad, Askøy v/ordfører Siv Høgtun, Bjørnafjorden v/ordfører Trine Lindborg, Øygarden v/ordfører Tom Georg Indrevik, Bergen v/byråd Thor Haakon Bakke, Vestland fylkeskommune v/Jannicke Clarke, leder av hovedutvalg for samferdsel og mobilitet. Anne Iren Fagerbakke, kommunaldirektør for klima, miljø og byutvikling oppsummerte denne bolken, etterfulgt av «Byvekstavtalen som redskap» v/vegdirektør Ingrid Dahl Hovland, Statens vegvesen. Miljøløftets sekretariat presenterte økonomisk handlingsrom og måloppnåelse. Strategisk og langsiktig planlegging v/Håkon Rasmussen, avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport og Dina Lefdal, avdelingsdirektør infrastruktur og veg, Vestland fylkeskommune. Fylkesordfører Jon Askeland var konferansier. Møtet ble i tillegg streamet for alle interesserte.

Miljøloftets grønne julekalender

I hele desember åpnet vi innholdsrike luker i Miljøloftets grønne julekalender på Instagram. Hver tredje dag stilte vi et spørsmål som var basert på foregående innlegg, med mulighet til å vinne flotte premier. Spørsmålet tok utgangspunkt i faktaopplysninger tilknyttet aktiviteter som var gjennomført i løpet av 2021. På julaften hadde våre følgere mulighet til å vinne en flott opplevelse for hele familie, både på Instagram og Facebook. Under juletreet hadde vi lagt en familiebillett til Ulriksbanen. Julekalenderen var en god anledning til å fremheve gjennomførte aktiviteter i hele Miljøloftets avtaleområde. Samtidig fikk våre følgere mulighet til å vinne flotte og nyttige premier i førjulstiden.

Spørreundersøkelse

I desember 2021 ble spørreundersøkelsen om kjennskap og holdninger til Miljøloftet gjennomført for femte gang. Undersøkelsen innebar en repetisjon av de samme åtte spørsmålene som tidligere, pluss tre

nye. De nye spørsmålene omhandlet holdninger til at kjørefelt omdisponeres til kollektivfelt på innfartsåre, holdning til båtforbindelse mellom Bergen og omegnskommune, samt spørsmål om kjennskap til byvekstavtalen.

Undersøkelse viste at et flertall av de spurte er positive til kollektivløsninger som bybane, prioriterte kollektivfelt og nye hurtigbåtruter mellom Bergen og omegnskommunene. Den viste også at et flertall av de spurte har hørt om Miljøloftet, og at de fleste av disse har en positiv holdning til Miljøloftet.

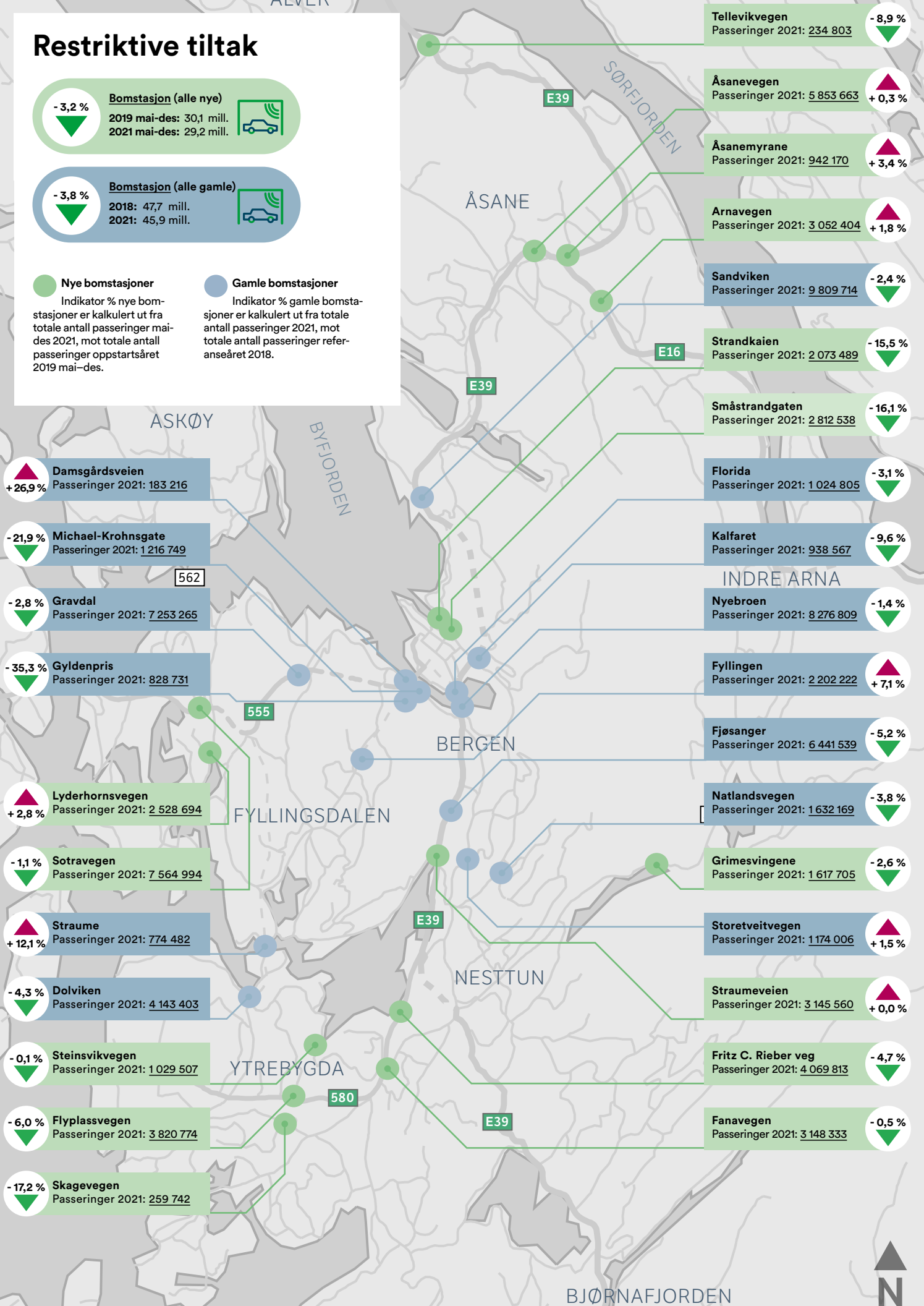
Restriktive tiltak

Bomstasjon (alle nye)
 -3,2%
 2019 mai-des: 30,1 mill.
 2021 mai-des: 29,2 mill.

Bomstasjon (alle gamle)
 -3,8%
 2018: 47,7 mill.
 2021: 45,9 mill.

Nye bomstasjoner
 Indikator % nye bomstasjoner er kalkulert ut fra totale antall passeringer mai-des 2021, mot totale antall passeringer oppstartsåret 2019 mai-des.

Gamle bomstasjoner
 Indikator % gamle bomstasjoner er kalkulert ut fra totale antall passeringer 2021, mot totale antall passeringer referanseåret 2018.



Tellevikvegen
 Passeringer 2021: 234 803 -8,9%

Åsanevegen
 Passeringer 2021: 5 853 663 +0,3%

Åsanemyrane
 Passeringer 2021: 942 170 +3,4%

Arnavegen
 Passeringer 2021: 3 052 404 +1,8%

Sandviken
 Passeringer 2021: 9 809 714 -2,4%

Strandkaaien
 Passeringer 2021: 2 073 489 -15,5%

Småstrandgaten
 Passeringer 2021: 2 812 538 -16,1%

Florida
 Passeringer 2021: 1 024 805 -3,1%

Kalfaret
 Passeringer 2021: 938 567 -9,6%

INDRE ARNA
Nyebroen
 Passeringer 2021: 8 276 809 -1,4%

Fyllingen
 Passeringer 2021: 2 202 222 +7,1%

Fjøsanger
 Passeringer 2021: 6 441 539 -5,2%

Natlandsvegen
 Passeringer 2021: 1 632 169 -3,8%

Grimesvingene
 Passeringer 2021: 1 617 705 -2,6%

Storetveitvegen
 Passeringer 2021: 1 174 006 +1,5%

Straumeveien
 Passeringer 2021: 3 145 560 +0,0%

Fritz C. Rieber veg
 Passeringer 2021: 4 069 813 -4,7%

Fanavegen
 Passeringer 2021: 3 148 333 -0,5%

Damsgårdsveien
 +26,9%
 Passeringer 2021: 183 216

Michael-Krohnsgate
 -21,9%
 Passeringer 2021: 1 216 749

Gravdal
 -2,8%
 Passeringer 2021: 7 253 265

Gyldenpris
 -35,3%
 Passeringer 2021: 828 731

Lyderhornsvegen
 +2,8%
 Passeringer 2021: 2 528 694

Sotravegen
 -1,1%
 Passeringer 2021: 7 564 994

Straume
 +12,1%
 Passeringer 2021: 774 482

Dolviken
 -4,3%
 Passeringer 2021: 4 143 403

Steinsvikvegen
 -0,1%
 Passeringer 2021: 1 029 507

Flyplassvegen
 -6,0%
 Passeringer 2021: 3 820 774

Skagevegen
 -17,2%
 Passeringer 2021: 259 742



Restriktive tiltak

Miljøløftet skal gjøre det mindre attraktivt å velge bil til personreiser (i tettbebygde strøk).

Bomstasjoner

Stortinget vedtok i desember 2017 ny bompengepakke for Bergen. Bompengepakken innebar en utvidelse av bomsystemet med 15 nye bomstasjoner, samt innføring av miljødifferensierte takster. De nye bomstasjonene åpnet 6. april 2019, og miljødifferensierte takster ble innført i 2018. Bomstasjonene er et viktig tiltak for å dempe trafikkveksten og bidra til ønsket byutvikling i Bergen.

Passeringer i bomstasjonene i 2021

Antall passeringer i bomstasjonene ble også i 2021 påvirket av covid-19-situasjonen. Passeringer i bomstasjonene varierte gjennom året i tråd med restriksjonene knyttet til pandemien. Totalt antall bompasseringer steg i 2021 sammenlignet med 2020. Sammenlignet med referanseåret for byvekstavgiften, som er 2018, falt passeringene i de gamle bomstasjonene med 3,8 %. For de nye bomstasjonene falt passeringene i mai-des. 2021 sammenlignet med mai-des. 2019 med 3,2 %.

Regjeringens bompengesavtale

I tråd med Stortingets føringer i Prop. 11 S (2017-2018) og lokalpolitiske vedtak, begynte batterielektriske kjøretøy å betale bompenger i Bergen f.o.m. 6. april 2019, da andelen nullutslippskjøretøy bikket 20 % i november 2018. I tråd med miljødifferensiering betaler nullutslippskjøretøy en betydelig lavere takst sammenlignet med de mer forurensende kjøretøyene.

1. januar 2021 ble elbiltakstene halvert som følge av vedtak i bystyret og fylkestinget om bruken av regjeringens bompengesavtale til reduserte bompenger. Målet er at takstene i Bypakke Bergen skal bidra til mer bruk av nullutslippskjøretøy, samtidig som nullvekstmålet ivaretas. I desember 2021 var andel nullutslippspasseringer 31,5 % mot 26,8 % i desember 2020.

15. januar 2021 ble det innført reduserte priser på periodebilletter i sone A, dette som følge av vedtak i fylkestinget om bruken av regjeringens bompengesavtale til reduserte priser til kollektivtilbud.

Del
03

Økonomi





Økonomi i Miljøløftet

De økonomiske forutsetningene for Miljøløftet bygger på byvekstavtale mellom kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029 og Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, Prop. 11 S (2017- 2018).

Oversikt

Tiltakene som finansieres gjennom Miljøløftet skal bidra til å nå nullvekstmålet for bergensområdet.

Miljøløftets handlingsprogram 2021-2024 år 2021 er utgangspunktet for finansieringen i 2021. Handlingsprogrammet vedtas med forbehold om finansiering i statsbudsjett og fylkesbudsjett, og med en forventet bompengainntekt. Tabellene på de neste sidene viser forbruk i 2021 sett opp mot handlingsprogrammet, og tilgjengelig finansiering i 2021. Den tilgjengelige finansieringen er summen av bevilgninger i 2021 og eventuelt overførte midler fra tidligere år. Eventuelle avvik kommenteres overordnet.

Miljøløftet finansieres av følgende ulike finansieringskilder:

Statlige midler

Post 30: Programområdetiltak på riksveg

Programområdetiltak på riksveg: Om lag 4,5 mrd., et årlig gjennomsnitt på 408 mill. (2020-kr.) i avtaleperioden skal avsettes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, syklende og gående. Midlene kan også brukes på kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, avgrenset til investeringer. Midlene indeksreguleres.

Post 63: Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt

Staten dekker 50 % 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.

Post 66: Belønningsordningen byvekstavtaler

Belønningsmidlene skal bidra til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområder, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke tallet på kollektivreiser. Midlene fra belønningsordningen blir fordelt med på 314 mill. 2020-kr. årlig hvorav 280 mill. av disse går til Skyss og resten fordeles på deltakerkommunene. Tilskuddet indeksreguleres. Ubrukt tilskudd settes på fond hos fylket til senere års bruk.

Post 66: Regjeringens bompengavtale

Fra 2020 utbetales tilskudd til reduserte billettpriser (50 mill. 2020-kr.), tilskudd til reduserte bompenger (55 mill. 2020-kr.) og tilskudd til bedre kollektivtilbud (55 mill. 2020-kr.). Tilskuddet indeksreguleres. Ubrukt tilskudd settes på fond hos fylket til senere års bruk.

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

Fylkeskommunalt bidrag

Byvekstavtalen fastsetter et årlig bidrag fra Vestland fylkeskommune på 270 mill. 2020-kr. Midlene indeksreguleres.

Bompenger (Bypakke Bergen)

Bompengainntektene i Miljøløftet er forankret i Prop. 11 S (2017-2018). Inntekter fra bompengepasseringer fremgår av Ferdes årsrapport og var 995 mill. i 2021. Netto bompengainntekter var 954 mill. Gjelden i bypakke Bergen var ved utgangen av 2021 5,5 mrd. kr.

Byvekstavtalen 2021

Oversiktstabell

Finansieringskilde (tall i 1000-kr.)	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik
Fylkeskommunale midler	276 750	276 750	41 712	318 462	275 349	4 313
Forskuttering fylkeskommunale midler (dekkes av bompenger og post 63 i 2022)	-	-	-	-	383 984	-383 984
Post 30 Statlige programområdemid- ler (til riksveg)	338 052	337 950	101 608	439 558	410 669	28 889
Post 30 Statlige programområde- midler (til kommunal og fylkesveg)	121 052	57 000	-	57 000	36 000	21 000
Post 63 Statlig tilskudd til store kollektivtiltak	890 000	290 000	430 000	720 000	1 011 400	-291 400
Post 66 Statlige belønningsmidler, drift kollektiv	287 000	289 000	150 000	439 000	217 550	221 450
Post 66 Statlige belønningsmidler, regjeringens bompengeforlik	164 000	168 100	163 000	331 100	164 750	166 350
Post 66 Statlige belønningsmidler, til kommunene	5 637	34 900	67 800	102 700	1 290	101 410
Andre tilskudd	-	-	40 147	40 147	19 042	21 105
Totalsum	2 082 491	1 453 700	994 267	2 447 967	2 520 033	-72 067

Oversikt regnskap pr. satsingsområde

Satsingsområde	Fylkes- kom- munale midler	Forskut- tering fyl- keskom- munale midler	Post 30 kommun- al og fylkesveg	Post 30 riksveg	Post 63	Post 66: Drift kollektiv	Post 66 til kom- munene	Post 66 regje- ringens bompen- geforlik	Tilskudd	Totalsum
Gange og sykkel	196 279	107 269	36 000	373 114	-	-	1 290	-	19 042	732 995
Kollektivtransport	68 568	276 714	-	37 554	1 011 400	217 550	-	164 750	-	1 776 537
Annet	10 502	-	-	-	-	-	-	-	-	10 502
Totalsum	275 349	383 984	36 000	410 669	1 011 400	217 550	1 290	164 750	19 042	2 520 034

Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

	Prosjektnavn i HP21-24	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik	Kommentar til eventuelle avvik
Gange og sykkel	Allestadvegen - Skarphaugen sykkel	9 784	9 784	-2	9 782	255	9 527	Mindreforbruk grunnet endret fremdrift. Fylkeskommunen er i gang med prosjektering av tiltaket.
	Bysykelordningen	4 000	4 000	-	4 000	4 096	-96	Midlene er overført til Bergen kommune.
	Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkel felt, merking mm.	2 000	2 000	2 990	4 990	1 449	3 541	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
	fv 5348 Haugeveien, Nordnesparken, Margrethastredet (Nordnes II)	14 252	14 252	-15 148	-896	20 595	-21 491	Det pågår prosess mellom VLFK og Graveklubben for å se på blant annet kostnadsdeling i prosjektet. Merforbruket for prosjektet kan reduseres som følger av dette.
	Fv. 404 Kvamsbrekko i Lindås	-	-	2 500	2 500	-	2 500	Endret fremdrift - tiltaket kom i gang i 2022
	Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	-	-	-	-	2 929	-2 929	Regnskapsført beløp er utgifter til prosjektering av tiltaket.
	Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen IV	70 541	70 541	-	70 541	70 541	-	Ikke avvik på tiltak i 2021. Merforbruk for prosjektet i stort er lagt inn i HP23-26.
	Gangveger til kollektivtraseer	8 000	8 000	-212	7 788	8 000	-212	Midlene er overført til Bergen kommune.
	Kong Oscarsgate	-	-	-663	-663	3 209	-3 872	Inndekning av restarbeid i regi av NIKU (ferdigstillingsrapport arkologiske myndigheter). Det er inngått forlik knytt til tilgrensande eigedomar.
	Planlegging fylkesveg i Bergen*	24 000	24 000	5 291	29 291	20 713	8 578	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
	Prosjektering, diverse løpende prosjekt fv. og grunnerverv	4 000	4 000	1 621	5 621	2 079	3 542	Belastningen på posten vil variere fra år til år etter behov. Avvik overføres til 2022.
	Sandvikstorget - Glassknag	-	-	-	-	35	-35	
	Straksløsning Christiesgate	-	-	-	-	51	-51	Regnskapsført beløp er utgifter til prosjektering av tiltaket. Finansieringen av tiltaket ligger inne fra 2022.
	Støy	700	700	1 000	1 700	-	1 700	Mindreforbruk grunnet at det ikke har kommet forskriftsfestede behov i 2021.
	Sykelbyavtalen	2 000	2 000	-	2 000	2 000	-	Midlene er overført til Bergen kommune.
	Sykelveg mot Nordnes	-	-	-	-	6 121	-6 121	Kostnadene i 2021 er knyttet til sluttoppgjør. Tiltaket er avsluttet.
Trafikkplan sentrum	5 125	5 125	-	5 125	-	5 125	Prosjektet fra HP21-24 ble ikke startet opp, ettersom det var noe uklart hva midlene egentlig skulle brukes til. Tiltaket ble ikke med videre i HP22-25.	
Trafikksikkerhet og Hjertesoner*	32 000	32 000	19 731	51 731	21 578	30 153	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.	

* Se tabell Pottar fra fylkeskommunale midler under for hvilke enkeltprosjekter som inngår i pottene.

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse: Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

	Prosjektnavn i HP21-24	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik	Kommentar til eventuelle avvik
Gange og sykkel	Trafikkiltak Torget/Bryggen sommeren 2021	-	-	-5 712	-5 712	5 868	-11 580	Tiltaket i 2020 og 2021 var ikke del av Miljøløftets handlingsprogram, og utgiftene er merforbruk på det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet.
	Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg*	28 593	28 593	17 222	45 815	26 759	19 056	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
Kollektivtransport	Endepunkt Trolley	9 765	9 765	-7 371	2 394	1 881	513	Tiltaket er ferdigstilt, med unntak av noen mindre restarbeider, samt sluttoppgjør med entreprenør.
	Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv	15 606	15 606	19 090	34 696	34 008	688	Tiltaket blir ferdig i 2022
	Kollektivfelt Fv 585 Haukeland sør	-	-	-958	-958	-291	-667	Tiltaket var ferdig bygd i 2019 - økonomisk avslutning i 2021.
	Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	-	-	-2 410	-2 410	-518	-1 892	Tiltaket var ferdig bygd i 2019 - økonomisk avslutning i 2021.
	Mindre kollektivtiltak, enklare tiltak	7 000	7 000	2 923	9 923	1 148	8 775	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
	Olav Kyrresgate, drift av kollektiv	-	-	-1 860	-1 860	12 700	-14 560	Merforbruk knyttet til forsinket åpningstidspunkt for Olav Kyrresgate. Håndteringen av merforbruket ble behandlet i styringsgruppen i sak 63/20 13. november 2020.
	Oppgradering av signalanlegg og ASP	1 500	1 500	92	1 592	1 185	407	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
	Oppgradering holdeplasser	7 000	7 000	5 200	12 200	990	11 210	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet. Avvik overføres til bruk i 2022.
	Trolleybusslinje til Laksevåg	5 379	5 379	-2	5 377	5 377	-	Prosjektet hadde ikke avvik i 2021, det er meldt om økt totalkostnad, som får konsekvenser i 2022. Se sak 11/22 i styringsgruppen 11. februar 2022.
	Vadmyra endeholdplass	4 100	4 100	-1 123	2 977	89	2 888	Tiltaket er ferdigstilt, og ble billigere enn det som var lagt til grunn i HP21-24.
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	12 000	12 000	-	12 000	12 000	-		
Annet	Bompengeevaluering	-	-	-1 238	-1 238	262	-1 500	Tiltaket var ikke del av HP21-24, og utgiftene er merforbruk på det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet.
	Reisevaneundersøkelse	1 000	1 000	-131	869	1 335	-466	Ny avtale med ny leverandør, samt utvidet avtaleområdet, har økt utgiftene til RVU. HP23-26 har hensynstatt dette økningen.
	Sekretariat med kommunikasjon	8 405	8 405	882	9 287	8 905	382	
Totalsum fylkeskommunalt bidrag		276 750	276 750	41 712	318 462	275 349	43 113	

* Se tabell Potter fra fylkeskommunale midler under for hvilke enkeltprosjekter som inngår i pottene.

Planlegging fylkesveg i Bergen
Gang og sykkelgruppen
Kollektivgruppen
Trafikkmodeller
Andre planprosjekt
Refusjon Bergen kommune
TS gruppen
Planlegging fylkesveg i Bergen
Sentrumgruppen
Storetveitvegen, Paradis-Hagerupsveg
Fv582 Storetveitvegen, Hagerupsveg
Kollektivsystem Sentrum - Bergen vest
Fv 564 Salhusvegen, Ulsetstemma
Trafikkplan sentrum
Arna- Midttun forprosjekt/ mulighetsstudie
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/ avkjørsel
Hesthaugveien, Åsane terminal, Morvikvegen
Natlandsveien sør, WierJensensvei- Nye Sædalsveien
Loddefjord terminal
Sandslivegen kollektivfelt
Kokstadvegen nord, sykkel og kollektivfelt
Kjøkkelvikegen, Fæsterhuset- Krabbedalen
Fv5190 Apeltunvegen Skjoldskiftet-Iglevatnet
Søylen Sundtsbrua
Tunvegen

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg
Ibsensgate fortau Miljøløftet
Oppgradering av veg ved Sædalselven
Strakstiltak skilt Løvtakktunnelen
Oppgradering fortau
Justering fartshumper
Søylen Sundtsbrua
Hansaparken
Kringsjøvegen, justering av fortau
Overvatnhandtering
Skjæringer med grensesnitt til myke trafikkanter
Rekkverk

Trafikksikkerhet og hjertesone
Kalvedalsveien TS-tiltak
Fv 5158 Fanafjellsveien
Fv 5356 TS-utredning Ådnamarka skolekrets
Fv 5216/558 Ts-utredning Mathopen
Fv 5356 TS-utredning Garnes skolekrets
Fv 5174 Kokstadveien- gangfelt
Fv 5175 Mildevegen
Totlandsvegen (Midtun - Ulsmåg)
Tellevikvegen
Fleslandsveien Ridesenter - Flesland
Kjøkkelvikegen
Fv. 585 Birkelundsbakken
TS-utredning Tertnes og Kalvatræet skolekretser
Fv 546 Krokeidevegen
Morvikvegen (Viddalen- Slettestølen)
Rollandslia
Hagerups vei
Fv 5298/5306 TS-utredning Haukedalen og Ulsetskogen skolekretser
Fv 546 Fanavegen ved Stend vgs.
Fv 5172 Skagevegen
Fv. 5210 Olsvikskjenet og Leirvikåsen
Fv. 5208 Kjøkkelvikegen og Skålevikeien
Fv 585 Ulriksdal – Paradis Fartsreduksjon
Fv 558 Gravdal til Gyldenpris Fartsreduksjon
Fv 577 Glassknag – Bradbenken Fartsreduksjon
Fv 5303 Bekkjarkvikeien
Fv 578 Ervikvegen / Åsamyrane



Prosjekter finansiert av Statlige Post 30-midler

	Miljøløftet-prosjektnavn (fra HP20-23)	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik	Kommentar avvik
Gange og sykkel	E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg, delstr. 6	16 400	16 400	11 948	28 348	1 893	26 455	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
	E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5	238 140	238 000	119 097	357 097	258 002	99 095	Mindreforbruk grunnet periodiseringsavvik. Prosjektet melder i 2022 om merforbruk på totalkostnad som hensyntas i HP23-26
	E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	20 500	20 500	39 280	59 780	13 581	46 199	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
	E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	22 550	22 550	-47 059	-24 509	35 318	-59 827	Merforbruket hensyntas i HP23-26
	E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	14 752	14 800	42 730	57 530	3 061	54 469	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
	"Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate"	16 227	16 200	-48 706	-32 506	61 260	-93 766	Økt totalkostnad for prosjektet, finansieringsbehov er hensyntatt i HP22-25 og HP23-26
Kollektivtransport	E16 Olav Kyrresgate	9 483	9 500	-15 682	-6 182	37 554	-43 736	Økt totalkostnad for prosjektet, finansieringsbehov er hensyntatt i HP22-25
	Delsum Post 30 Programområde-midler riksveg	338 052	337 950	101 608	439 558	410 669	28 889	
Gange og sykkel	Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg	20 500	-	-	-	-	-	Prosjektet var i HP21-24 foreslått finansiert over statlige midler. Prosjektet fikk ikke bevilgning i statsbudsjett 2021, og er i HP22-25 og HP23-26 finansiert over fylkeskommunale midler.
	Fv. 404 Kvamsbrekko i Lindås	11 275	10 000	-	10 000	-	10 000	Mindreforbruk grunnet noe forsinket oppstart. Prosjektet har oppstart bygging i 2022.
	Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	23 575	-	-	-	-	-	Prosjektet fikk ikke midler over statsbudsjett 2021, men fikk midler i statsbudsjett 2022
	Infrastruktur Paradis	35 977	36 000	-	36 000	36 000	-	
	Knarvikplanen - regionsenter gangveg helsehuset - Såtabu	4 100	4 000	-	4 000	-	4 000	Mindreforbruk grunnet noe forsinket oppstart. Prosjektet er ferdig i 2022.
	Knarvikplanen - regionsenter. Gjelder infrastruktur for å kunne etablere G/S-anlegg på overflaten	10 250	-	-	-	-	-	Prosjektet fikk ikke midler over statsbudsjett 2021, men fikk midler i statsbudsjett 2022
	Kulvert og busstopp - Idrettsvegen	10 250	7 000	-	7 000	-	7 000	Mindreforbruk grunnet noe forsinket oppstart. Prosjektet er ferdig i 2022.
	Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume	5 125	-	-	-	-	-	Midlene var i HP21-24 tenkt å finansiere planarbeidet. Post 30 midler til prosjekter på kommunal og fylkesveg finansierer imidlertid kun utgifter etter byggestart. Prosjektet har finansiering til bygging over statsbudsjett 2022
	Delsum Post 30 Programområde-midler, kommunal og fylkesveg	121 052	57 000	-	57 000	36 000	21 000	
	Totalsum Post 30	459 104	394 950	101 608	496 558	446 669	49 889	

Prosjekter finansiert av Statlige Post 63-midler

	Prosjektnavn	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik	Kommentar
kollektivtransport	Statens 50% andel av Bybanen 4	890 000	290 000	430 000	720 000	1 011 400	-291 400	Basert på prognoser om mindreforbruk ved 1. tertial-rapportering, ble bevilgningen til prosjektet redusert fra 890 mill. til 290 mill. i saldert budsjett 2021. Avviket er periodiseringsavvik, statens bidrag over post 63 er i tråd med styringsgrammen satt i 2017. Siste bevilgning til prosjektet er i 2022 (RNB 2022)
		890 000	290 000	430 000	720 000	1 011 400	-291 400	

Prosjekter finansiert av Statlige Post 66-midler

	HP2021-2024 år 2021	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik	Kommentar
kollektivtransport	Post 66 Drift kollektiv	287 000	289 000	150 000	439 000	217 550	221 450	200 mill. årlig går til videreføring av tidligere tiltak. Resten av beløpet går til å dekke delårseffekt av ruteomleggingen fra 25. mai og til Ladeinfrastruktur på Mannsverk. Ubrukte midler ved årsslutt settes på fond.
	Totalsum	287 000	289 000	150 000	439 000	217 550	221 450	

Post 66: Regjeringens bompengeaftale

	Post 66: Regjeringens bompengeaftale	HP2021-2024 år 2021	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år	Til disp 2021	Regnskap 2021	Avvik (fond pr. 31.12.21)	Kommentar
kollektivtransport	Reduserte billettpriser	51 250	51 600	50 000	101 600	50 000	51 600	Mindreforbruk grunnet at reduserte billettpriser ble innført i 2021, mens tilskuddet ble gitt fra 2020. Partene i Miljøøftet ser på hvordan midlene på fond kan brukes best mulig.
	Statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud	56 375	58 250	56 500	114 750	-	114 750	Det er ikke avklart hvordan midlene fra regjeringens bompengeaftale til bedre kollektivtilbud skal benyttes. De årlige statlige midlene settes av på fond og kan inngå som finansiering av forlenging av Bybanen fra Oasen til Spelhaugen fra det tidspunkt nødvendige politiske og finansielle avklaringer er på plass
Annet	Reduserte bompenger	56 375	58 250	56 500	114 750	114 750	-	Elbil-takstene ble redusert fra 1.1.21. Tilskuddet fra 2020 og 2021 er utbetalt til Bybanen utbygging i tråd med føringene for tilskuddet.
	Totalsum	164 000	168 100	163 000	331 100	164 750	166 350	

Post 66: Belønningsmidler til kommunene

Post 66: Belønningsmidler til kommunene	Bevilgning 2021	Overført fra tidligere år (fond pr. 31.12.20)	Til disp. 2021	Utbetalt til kommunene i 2021	Avvik (fond hos VLFK pr. 31.12.21)
Belønningsmidler til Alver kommune	2 500 000	4 800 000	7 300 000	5 865 000	1 435 000
Belønningsmidler til Askøy kommune	2 500 000	4 800 000	7 300 000	-	7 300 000
Belønningsmidler til Bergen kommune	24 500 000	47 600 000	72 100 000	-	72 100 000
Belønningsmidler til Bjørnafjorden kommune	2 100 000	4 200 000	6 300 000	6 350 000	-50 000
Belønningsmidler til Øygarden kommune	3 300 000	6 400 000	9 700 000	4 100 000	5 600 000
Totalsum	34 900 000	67 800 000	102 700 000	16 315 000	86 385 000

Enkeltprosjekter finansiert av belønningsmidler til kommunene

	Enkeltprosjekt	Utbetalt til enkeltprosjekt	Regnskap 2021	Avvik
Gange og sykkel	Fysiske tiltak	2 000 000		2 000 000
	GS-veg Mjåtveit	965 000	965 000	-
	Prosjektutgreiing	2 000 000		2 000 000
	Strategiplan	300 000		300 000
	Sykkelpakke	600 000	200 000	400 000
	Delsum Belønningsmidler til Alver kommune		5 865 000	1 165 000
Gange og sykkel	Detaljprosjektering av utkraging av Osøyro bru	75 000		75 000
	Fortau langs Gymnasvegen	50 000	50 000	-
	Fotgjengarovergang Særvoll	50 000		50 000
	GS-løysing langs bilveg + GS bru over Pøyla	75 000	75 000	-
	GS-løysing langs Nilsavegen	250 000		250 000
	GS-løysing mellom Lidarosgardane og Lyseparken	50 000		50 000
	GS-løysingar på Osøyro - del av knutepunkts-/sentrumsutvikling	100 000		100 000
	Lepsøyvegen (Trolldalen) - trygg GS-løysing etter differensiert standard	4 500 000		4 500 000
	Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland-Lyseparken	75 000		75 000
	Søfteland - ny veglinje og GS-løysingar for E39, "Byvegen"	150 000		150 000
	Delsum Belønningsmidler til Bjørnafjorden kommune		6 350 000	125 000
Kollektivtransport	Berekraftig og attraktivt Osøyro	225 000		225 000
	Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB	100 000		100 000
	Forstudie – produksjons og distribusjonssenter hydrogen	150 000		150 000
	Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro	150 000		150 000
	Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro	200 000		200 000
Venteskur m/ toalett - Hatvik ferjekai	150 000		150 000	
Delsum Belønningsmidler til Øygarden kommune		4 100 000	-	4 100 000
Gange og sykkel	Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)	2 050 000	-	2 050 000
	Kol- lektiv	Ågotnes – Reg. plan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivknutepunkt	2 050 000	-
Delsum Belønningsmidler til Øygarden kommune		4 100 000	-	4 100 000
Totalsum		16 315 000	1 290 000	15 025 000

Bypakke Bergen (2018–2037)

For Bypakke Bergen gjelder føringer fra stortingsproposisjon 11 S (2017-2018). Bompengepakken har en varighet fra 2018 til 2037. Den første tabellen viser en oversikt over netto bompengelinntekter, og utgifter til bompengefinansierte prosjekter for årene 2018-2021. Den andre tabellen viser oversikt over aktivitet i 2021 sett opp mot hva som var forventet i Miljøloftets handlingsprogram 2021-2024 for år 2021.

Oversikt Bypakke Bergen (Prop 11 S)

BYPAPKE BERGEN (tall i 1000-kr.)	2018	2019	2020	2021
Bompengelinntekter				
Passeringsinntekter	704 370	1 032 584	1 021 930	995 234
Andre driftsinntekter	13 087	13 394	30 358	19 197
Driftskostnader	-72 086	-97 878	-104 120	-107 689
Finansinntekter	2 624	3 158	6 287	109 571
Finanskostnader	-83 577	-111 611	-81 879	-61 926
Netto bompengelinntekt	564 419	839 647	872 577	954 387
Utgifter til bompengeprojekt				
Bybanen III	170 000	20 000	-	
Ringveg vest II	45 000	6 100	-	
Hjellestadveien	79 000	10 660	30 000	3 582
Bybanen IV	160 000	659 000	700 000	923 000
Planlegging av Bybanen Bergen sentrum - Åsane	2 000	41 000	48 800	51 000
Bygging av nye bomsnitt	30 000	35 000	1 415	
Sandslikrysset	-	38 000	-	
Utgifter til bompengefinansierte prosjekt	486 000	809 760	780 215	977 582

Prosjekter finansiert av bompenger

Bypakke Bergen 2021 (tall i 1000-kr.)	Regnskap 2021	HP21-24 (2021)	Avvik	Kommentar
Brutto bompengelinntekt	-995 234	-1 140 000	-144 766	Brutto bompengelinntekt i HP tar utgangspunkt i forutsetninger i proposisjonen, 250' ÅDT, gj. takst 11,5 2017-kr. I HP21-24 var ikke regjeringens bompengeforlik til reduserte bompenger inkludert i beregningene av brutto bompengelinntekter. Det forklarer ca. 60 mill. av avviket. Resten av avviket er en kombinasjon av lavere trafikkfall, og lavere gjennomsnittsinntekt pr. passering.
Netto drifts- og finanskostnader	40 846	216 800	175 954	HP21-24 tok utgangspunkt i tallene fra 2020, og det er stor usikkerhet til tallene. Merinntekt fra salget av Flyt AS på 107 mill. forklarer størstedelen av avviket mellom HP og faktiske tall.
Netto bompengelinntekt	-954 388	-923 200	31 188	
Hjellestadveien	3 582	0	-3 582	Stor usikkerhet knyttet til endelig sluttprognose for prosjektet.
Bybanen IV	923 000	800 000	-123 000	Høy aktivitet for byggetrinn 4 til Oasen i 2021. Prosjektet har i løpet av året meldt merforbruk for prosjektet sammenlignet med styringsrammen (P50) (se sak 20/22 i styringsgruppen, for flere detaljer).
Planlegging av Bybanen Bergen sentrum - Åsane	51 000	51 000	0	Det er rekvirert bompenger til prosjektet i tråd med forventningen i HP21-24. Prosjektet har imidlertid brukt mere penger, som tas igjen ved senere rekvireringer. Årsaken til økt kostnad for prosjektet er prosjektets økte omfang (se sak 21/22 i styringsgruppen, for flere detaljer).
Utgifter til bompengefinansierte prosjekter	977 582	851 000	-126 582	

