



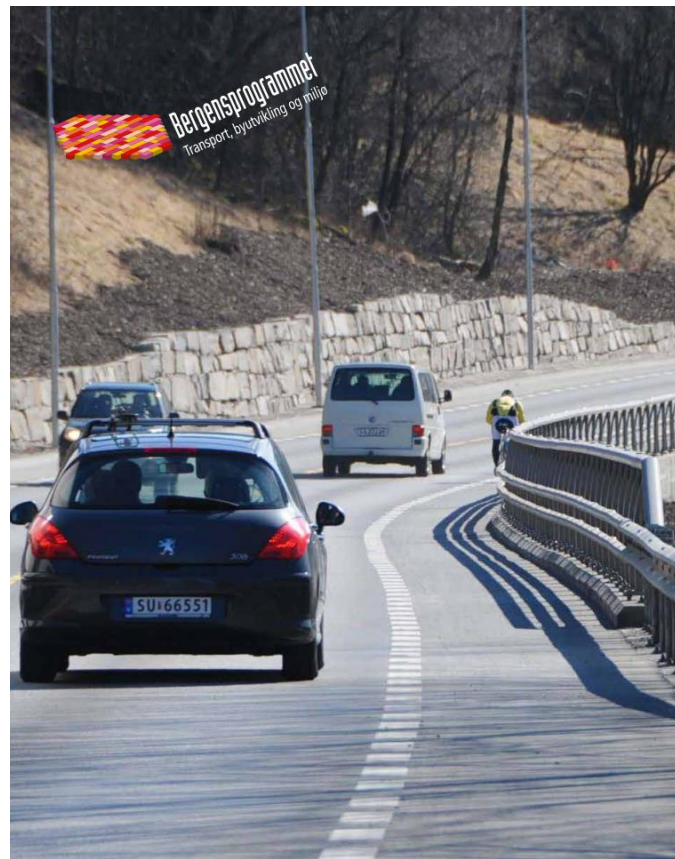
Hvordan når vi nullvekstmålet i Bergen? Byveksttalenes betydning og fremtid

Anne Iren Fagerbakke
Kommunaldirektør for byutvikling



BERGEN
KOMMUNE

Bergensprogrammet



Bergensprogrammet


St.prp. nr. 76 (2001-2002)

Om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø



BERGEN
KOMMUNE

Revidert bergensprogram


DET KONGELIGE
SAMFERDSLSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 75
(2004-2005)

Om revidert bompengedordning for Bergensprogrammet

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 19. august 2005, godkjent i stortingssamling (Regjeringens Stiltingsnr. II)


1 Bakgrunn

Etter utvalget i 2004 er det gjennomført utredninger og undersøkelser som viser at transportsektoren i Bergensregionen er en av de viktigste utgangspunktene for økonomisk vekst og utvikling i regionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Ti års utvidelse av bompengeperioden


DET KONGELIGE
SAMFERDSLSDEPARTEMENT

Prop. 108 S
(2009-2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utviding og finansiering av Bergensprogrammet

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 26. mars 2010, godkjent i stortingssamling (Regjeringens Stiltingsnr. II)


1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet la i denne proposisjonen fram forslag om utvidelse av bompengeperioden, med videreføring av bompengeregelningene til 2021.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Ytterligere utvidelse av bergensprogrammet


DET KONGELIGE
SAMFERDSLSDEPARTEMENT

Prop. 143 S
(2012-2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.

Tilråding frå Samferdselsdepartementet 26. april 2012, godkjent i stortingssamling (Regjeringens Stiltingsnr. II)

1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet la i denne proposisjonen fram forslag om utvidelse og finansiering av Bergensprogrammet, med tredje etappe av Bybanen m.m.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.

Utvalget i 2004 har også vist at det er behov for å styrke finansieringen av transportsektoren i Bergensregionen. Dette gjelder både innenfor og utenfor regionens grenser. Det er derfor viktig å sikre at transportsektoren i Bergensregionen er effektiv og miljøvennlig.



BERGEN
KOMMUNE

Her får Bergen en halv milliard

Pengene skal stagge bilbruken og bedre kollektivtilbudet.



SKAL REDUSERE BILBRUKEN: Regjeringen vil gi Bergen 550 millioner kroner for å styrke kollektivtrafikken og redusere bilbruken. Her signeres avtalen. FOTO: FRODE BJERKESTRAND



BERGEN
KOMMUNE



Rushtidsavgift

Etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016–2017) ble det innført tidsdifferensierte takster (rushtidsavgift) i Bergen fra 1. februar 2016.

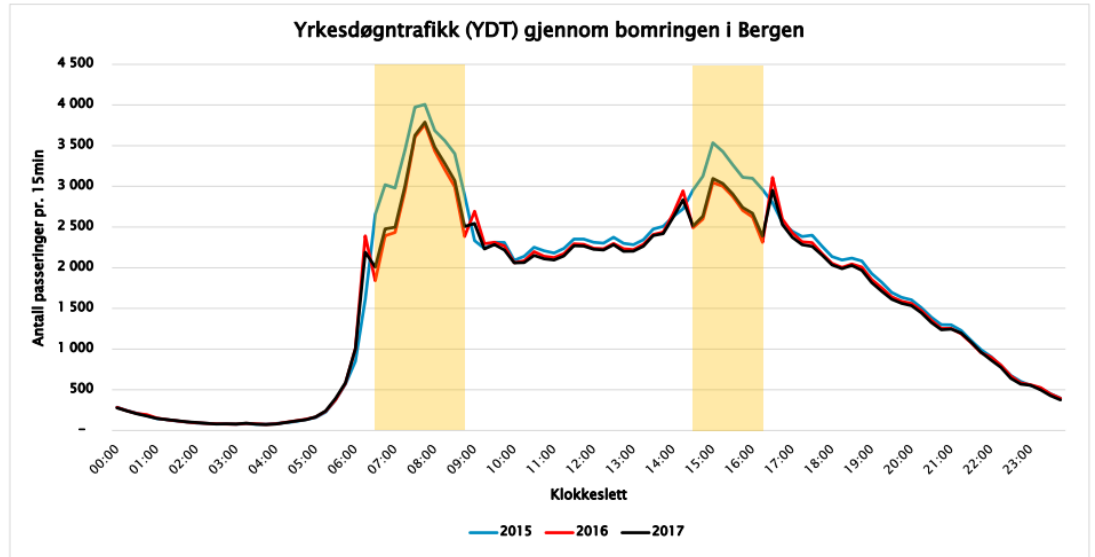


Diagram 5.1: Yrkesdøgntrafikk gjennom bomringen i Bergen. Alle passeringer, for februar–desember 2015–2017.



Bybanens fem byggetrinn

Første byggetrinn fra sentrum til Nesttun har vært i drift siden sommeren 2010.

Andre byggetrinn mellom Nesttun og Rådalen (Lagunen) har vært i drift siden sommeren 2013.

Tredje byggetrinn mellom Rådalen og Flesland, inklusiv verksted og depot ved Flesland har vært i drift siden 2017.

Og vi hadde to byggetrinn igjen!

Fjerde byggetrinn mellom sentrum og Fyllingsdalen – som nå har vært i drift siden november 2022

Femte byggetrinn mellom sentrum og Åsane som fikk sine reguleringsvedtak mai 2023 og som nå er gjenstand for prosjektering, kvalitetssikring og også en utredning av den omstridte traseen gjennom sentrum.





1 Bergen lufthavn

bybanen

224



BERGEN
KOMMUNE

Prop. 11 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 17. november 2017,
 godkjend i statsråd same dagen.
 (Roggering Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresmakter.

Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune undertekna i september 2017 ein byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tåkt for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg, samt vidareføring av belønningsmidlar. Byvekstavtalen er basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Byvekstavtalen er eit av dei viktigaste verktøya for å nå målet om at veksten i persontransporten i dette byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjekta og tiltaka i byvekstavtalen skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbilten og betre framkomst for næringstransporten.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekstavtalen, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen arbeidde fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal auvøse Bergensprogrammet, har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til at tidsdifferensierte bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljødifferensierte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengeinnkrevjing, alt etter lokalpolitiske omsjke.

Dei nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljødifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innkrevjinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å bygge ut eit tenkje hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001–2002) slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004–2005) slutta Stortinget seg til ei revidert bompengeordning for Bergensprogrammet. Rabattstrukturen og innkrevjingsordninga, inkludert talet på



FOTO: TOR LIVIUS MIDTBØ / SAMFERDSELSDEPARTEMENTET / NTB SCANPIX

Ny rekord i kollektivreisande

I 2019 var det ny rekord i kollektivtrafikken i Hordaland med 78,9 millionar reisande. Det er ein auke på 6 prosent i høve 2018. Bybanen aukar mest, med heile 16 prosent, og nærmare seg 19 millionar årlege passasjerar.



AUKAR MEST: Bybanen aukar mest og hadde nær 19 millionar passasjerar i fjor.

Av [Kommunikasjon](#) Publisert 24.02.2020 Endra 24.02.2020

Sidan 2010 har passasjertala for kollektivtrafikken i Hordaland hatt god vekst kvart einaste år. For reiser innan Bergen kommune er auken på nær 140 prosent sidan 2010. Reisetala for 2019 syner framleis at stadig fleire reiser med buss, båt og bybane.



BERGEN
KOMMUNE

Bompengeopprøret





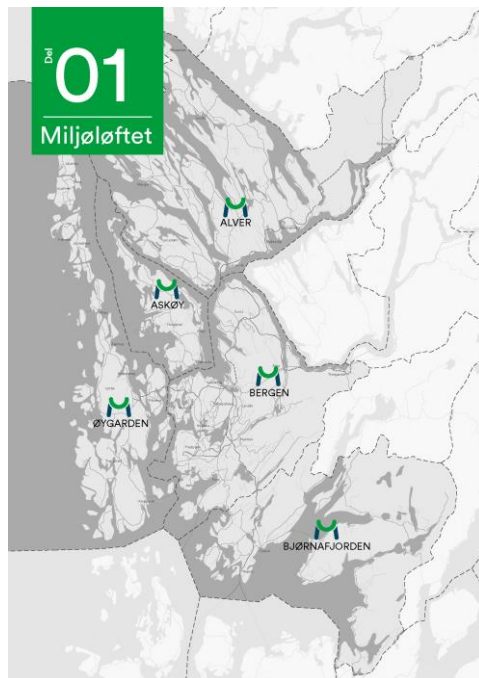


BERGEN
KOMMUNE

Samarbeid om 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.



SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune

Alver kommune

Askøy kommune

Bjørnafjorden kommune

Øygarden kommune

Vestland fylkeskommune

Jernbanedirektoratet

Statens vegvesen

Statsforvaltaren i Vestland



BERGEN
KOMMUNE

Miljøløftet: Økonomisk handlingsrom

Arbeidsplan for perioden 2019-2023 mellom Samferdsledningsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2023.

Byvekststevne mellom kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2023

Fremforhandlet avtale til lokalpolitisk behandling hos Vestland fylkeskommune, Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden kommuner, samt til behandling i regjeringen.

Gjennom ulike internasjonale avtaler har Norge forpakt seg til reduksjon i utslipp av klimagasser. Målet om utslippreduksjon ligger til grunn for nullvekststråler. At veksten i persontransporten i det største byområdet skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Nullvekststråle er ikke bare forankra i mål om utslippreduksjon, det er også ei nødvendig løsning på utfordringer knytt til kapasitet og framkomst i transportsystemet. Byvekststevnet er eit verkeemåle for å nå dette målet. Byvekststevnet skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og regioner. Den er viktig for å oppnå mer helsekapp og verkeemålebruk på tross av forvaltningsnivå.

Denne byvekststevnet er inngått mellom Samferdsledningsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Byvekststevnet skal reformulerast i etterkant av Stortinget si handtering av ny Nasjonal transportplan, hausten 2021.

Bompengepakken (Bypakke Bergen) er ein del av byvekststevnet (jf. Prop. 11 S (2017-2018)). Byvekststevnet skal styrast gjennom Miljøloftet, som er namnet på partnaravtalen. Vidareføring av Miljøloftet som gjennomføringsplan for ny byvekststevne, og avtalepartane sin representasjon i dei ulike styringsorganene, er nærare skildra i kapittel 6 om styringssystem.

Eventuelt integrering av andre bompengepakkar og bompengeprojekt i avtaleområdet må verta avklara ved neste revisjon, i 2021. Dette må i så fall godkjennast av dei enkelte kommunestyre.

1. Mål

Veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange (nullvekststråle).

Nullvekststråle er knytt til samla køyretykkjometer for persontransport. I brev datert 31.10.18 presiserer Samferdsledningsdepartementet at nullvekststråle berer gjenfor dei geografiske grensene til det opprinnete avtaleområdet, altså Bergen, Askøy, Lindås, Os og Fjell.

For å tilretteleggja for eit godt tenestetilbod og gunstige rammevilkår for næringslivet vert følgjande haldte startar nullvekststråle: gjennomgangstrafikk (reiser som har både start- og endepunkt startar avtaleområdet), transport knytt til offentleg og privat leiesteyning, varetransport og godstransport.

Null- og lågutleppbar brukar like mykje vegkapasitet som diesel- og bensinbilar, og bidreg til ke, uttak, slay og svevestev. Målet om nullvekst gjeld òg persontransport med slike bilar.

For å nå mål om nullvekst i persontransporten vil det vera naudsynt å ta kraftigare grep i området med høgast transporttettsumnad. Slik vil ein kunna oppnå stor effekt på reiseridstidfordelinga for avtaleområdet samla sett. Det er opp til partane å gjennomsøra og finansiera tiltak som samla oppnår nullvekst i avtaleområdet.

Prosjekt og tiltak i byvekststevnet skal bidra til å nå nullvekststråle og samstundes bidra til eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem, som sikrar mobilitet for innbyggjarar og næringsliv. Avtalen vil òg bidra til ei framtidig utvikling av byområdet og regionen.

1



Prop. 11 S (2017-2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

Tilråding frå Samferdsledningsdepartementet 17. november 2017, godkjent i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)

1 Innleiing

Samferdsledningsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresmakter.

Staten ved Samferdsledningsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune undertekna i september 2017 ein byvekststevne for Bergen for perioden 2017-2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av flybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs rikveg, samt vidareføring av beløningsmidlar. Byvekststevnet er basert på ramme- og festingsi Nasjonal transportplan 2014-2023. Det blir tatt tilte på at avtalen blir revidert i 2020, basert på ramme- og festingsi Nasjonal transportplan 2018-2029.

Byvekststevnet er eit av dei viktigaste verkeemåle for å nå målet om at veksten i persontransporten i dete byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekststråle»). Prosjekt og tiltak i byvekststevnet skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å legge til rette for attraktive alternative til produksjon og betre framkomst for næringstransport.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekststevnet, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekststevnet arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal løysa Bergensproblemet, har ein innkøysperiode på 20 år. Frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til å tildele prioriterte bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljødiffrensiererte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengemerkjving, alt etter lokalpolitisk omlegging.

Det nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljødiffrensiererte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

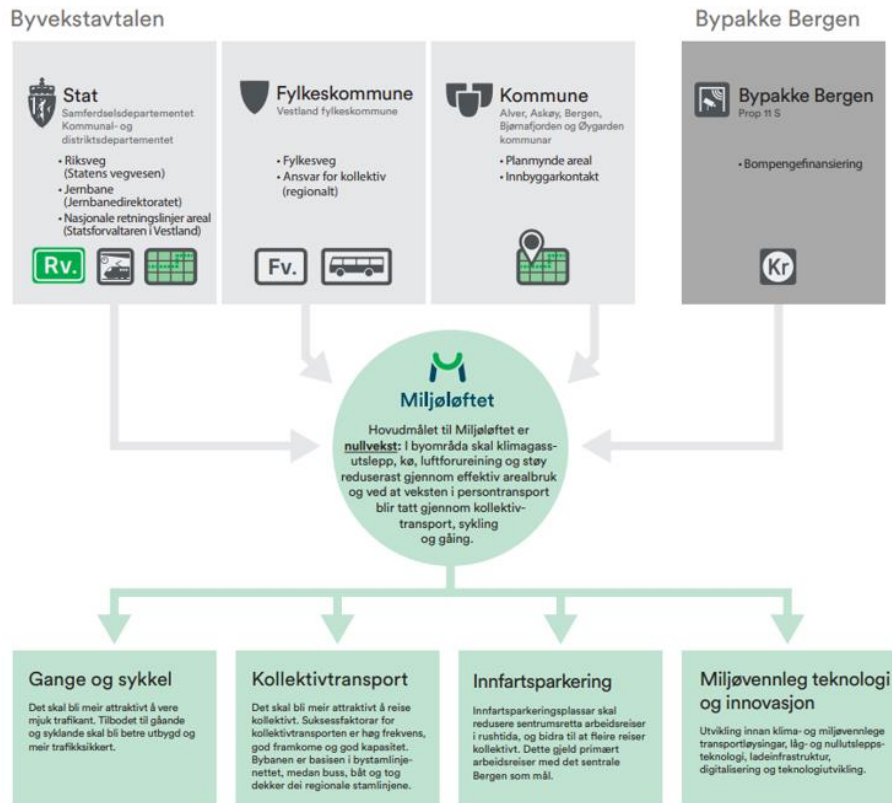
2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innkøysinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å byggje ut eit tettleig hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004-2005) slatta Stortinget seg til hovudvegnet i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004-2005) slatta Stortinget seg til ei revidert bompengeregulering for Bergensprogrammet. Rådutvalget og innkøysingsutvalget, inkludert tiltak på tross og innkøysingsutvalget, inkludert tiltak på



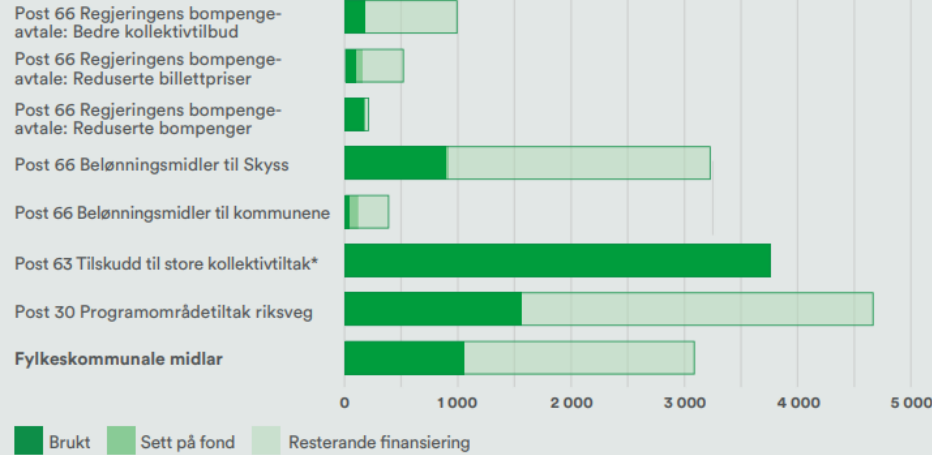
BERGEN
KOMMUNE

Miljøløftet



Nøkkeltall økonomi 2022

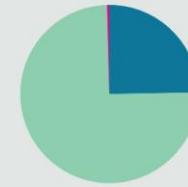
Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029



Bypakke Bergen (Prop 11 S) 2018-2037



Kva brukar vi pengane på?



2 229 mill. Kollektivtransport
721 mill. Gange og sykkel
12 mill. Anna

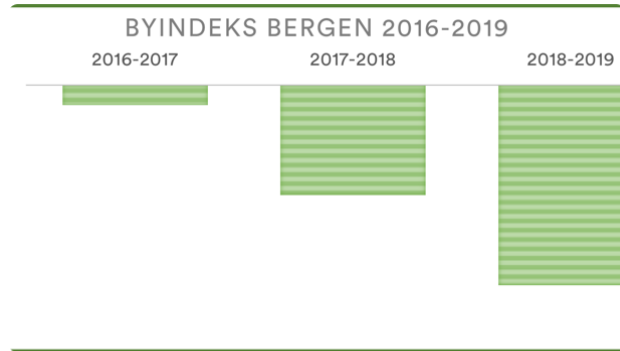
Kor kjem pengane frå?



983 mill. Bompengar
223 mill. Fylket
1 776 mill. Staten



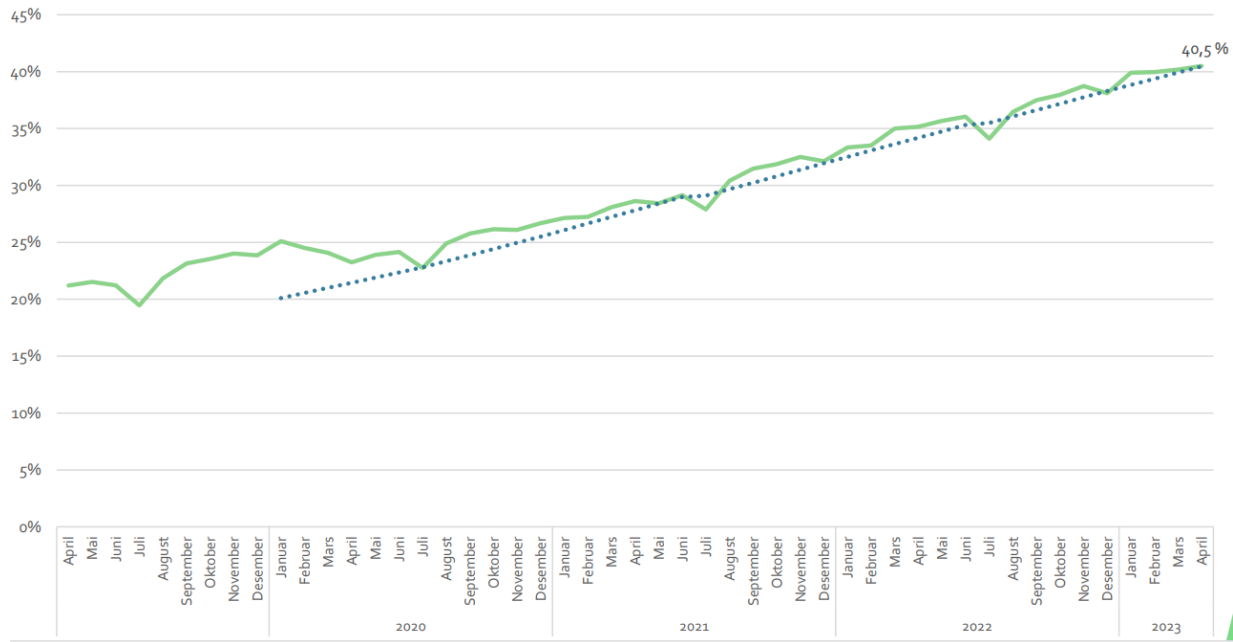
Byindeks Bergen



For hele perioden 2016-2019 er byindeksen redusert med 3,3 %. Målingen av nullvekst har imidlertid 2017 som referanseår i byvekstavtalen. Siden referanseåret 2017 er byindeksen redusert med 3,1 %. Dermed ligger Bergen foreløpig godt i rute til å nå nullvekstmålet.



Utvikling nullutsleppskøyretøy gjennom bomstasjonane i Bergen



Byvekstavtalene fungerer!



BERGEN
KOMMUNE

God arena for samarbeid



Sammenheng mellom arealpolitikk og investeringer



Måloppnåelse gjennom porteføljestyring



BERGEN
KOMMUNE

Ordringen er god, men midlene er ikke tilstrekkelige for å innfri nullvekstmålet.

