



## Møtepapir

### Styringsgruppen for Miljøløftet

Møte 10/2018, Klokkeslett: 15:30-16:30, Dato: 31. oktober 2018.

Møtested: Solstrand hotell, Os.

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 24.10.2018

Dok: Møtepapir SG 1018 Miljøløftet

## Saksliste

- Sak 66/18 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 67/18 Godkjenning av referat fra møte 09/18
- Sak 68/18 Grimseidvegen – oppfølging av bystyrets vedtak
- Sak 69/18 Bompenger 2019 – orientering om ulike saker
- Sak 70/18 Miljøløftets kommunikasjonsplan
- Sak 71/18 Faktaark om Miljøløftet
- Sak 72/18 Seminar om satsingen på sykkel i Miljøløftet
- Sak 73/18 Orientering om arbeidet med organisering av Miljøløftet
- Sak 74/18 Møtedatoer våren 2019
- Sak 75/18 Eventuelt



## Miljøløftet

### Sak 66/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

*Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.*

### Sak 67/18 Godkjenning av referat fra møte 09/18

Referat er vedlagt. Se [vedlegg 1](#).

*Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.*

### Sak 68/18 Grimseidvegen – oppfølging av bystyrets vedtak

Bergen bystyre vedtok i sitt møte 19. september at bomstasjonen som var foreslått flyttet til Grimseidvegen, skal etableres i Skagevegen slik som forutsatt i bompengeproposisjonen Prop. 11 S. Bystyret ba samtidig om at det utarbeides praktiske løsninger for trafikken gjennom Grimseidvegen, eksempelvis at deler av Grimseidvegen omgjøres til enveiskjøring mot Hjeltestad eller at det vurderes nytt bompunkt i Grimseidvegen ved skolekretsgrensen mot Hjeltestad.

Statens vegvesen har gjennomført befaring og laget et notat til saken, se [vedlegg 2](#).

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

### Sak 69/18 Bompenger 2019 – orientering om ulike saker

Samtidig som de nye bomstasjonene skal settes i drift 1. januar 2019, er det flere andre problemstillinger rundt bompenger som har vært drøftet i AKG. På vegne av AKG og Miljøløftets sekretariat legger Statens vegvesen, Region vest derfor frem orientering til styringsgruppen om følgende tema:

1. Tilpasning i sentralsystemet for at rushtidstakst blir gjeldende
2. Prisjustering av takstene
3. Nullutslippskjøretøy – prosess for innføring av bompengavgift

Disse temaene er utdypet i [vedlegg 3](#).

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering*

### Sak 70/18 Miljøløftets kommunikasjonsplan

Saken er en oppfølging av en bestilling fra styringsgruppen i møtet 14. september. Skisse til kommunikasjonsplan er drøftet i AKG 19. oktober, og sekretariatet har ferdigstilt planen i tråd med innspillene som fremkom der. Hele planen er vedlagt i [vedlegg 4](#).

*Forslag til vedtak: Miljøløftets kommunikasjonsplan vedtas.*



### **Sak 71/18 Faktaark om Miljøløftet**

Saken er en oppfølging av en oppfordring fra styringsgruppen gitt i møtet 14. september, der sekretariatet ble bedt om å samle de viktigste faktaene fra arbeidet med Miljøløftet i et faktaark. Se **vedlegg 5**.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering*

### **Sak 72/18 Seminar om satsingen på sykkel i Miljøløftet**

I Miljøløftets styringsgruppemøte 14. september 2018, var partene enig om at det bør være enda bedre samordning i satsingen på sykkel. Det ble besluttet at det skal arrangeres et seminar for partene om dette temaet. Sekretariatet foreslår at dette seminaret arrangeres fredag 15. februar 2019, og skisserer rammer og utkast til opplegg i **vedlegg 6**.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering*

### **Sak 73/18 Orientering om arbeidet med organisering av Miljøløftet**

Sekretariatsleder har siden august arbeidet videre med organisering av Miljøløftets organisering og styringsstruktur etter de føringene som er gitt av styringsgruppens vedtak og i samråd med de øverste administrative lederne i de ulike virksomhetene. Et notat om arbeidet er drøftet i AKG 2. oktober, og det er enighet om de grep som er gjort så langt og om veien videre.

Parallelt med at vi utvikler organiseringen av Miljøløftet, er byvekstavtalen under reforhandling. Det er enighet om at en ny organisering må ha en struktur som er ekspanderbar hvis flere kommuner kommer inn, og at strukturen både må være enkel å forstå og være inkluderende for nye parter.

I **vedlegg 7** følger en kort, revidert gjennomgang av de ulike organene i Miljøløftet og hva som er deres hovedoppgaver, samt status for hvor langt arbeidet med ny organisering er kommet.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering*



## Sak 74/18 Møtedatoer våren 2019

Sekretariatet har kalt inn til styringsgruppemøter for Miljøløftet på følgende datoer våren 2019:

- Fredag 1. februar kl. 07.45-11.45
- Fredag 8. mars kl. 07.45-11.45
- Mandag 8. april kl. 12.00-16.00
- Fredag 3. mai kl. 07.45-11.45
- Fredag 24. mai kl. 07.45-11.45
- Mandag 17. juni kl. 12.00-16.00

Alle møter er i utgangspunktet tenkt avholdt i Statens vegvesen sine lokaler i Nygårdsporten, Nygårdsgaten 112.

Vi ber alle virksomheter sjekke om disse møtene er mulig å gjennomføre i forhold til andre oppsatte møter og øvrige planer.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## Sak 75/18 Eventuelt



## Statens vegvesen

### Vedlegg 2

#### Notat

Til: Styringsgruppen for Miljøløftet  
Fra: Statens vegvesen, Region vest  
Kopi til:

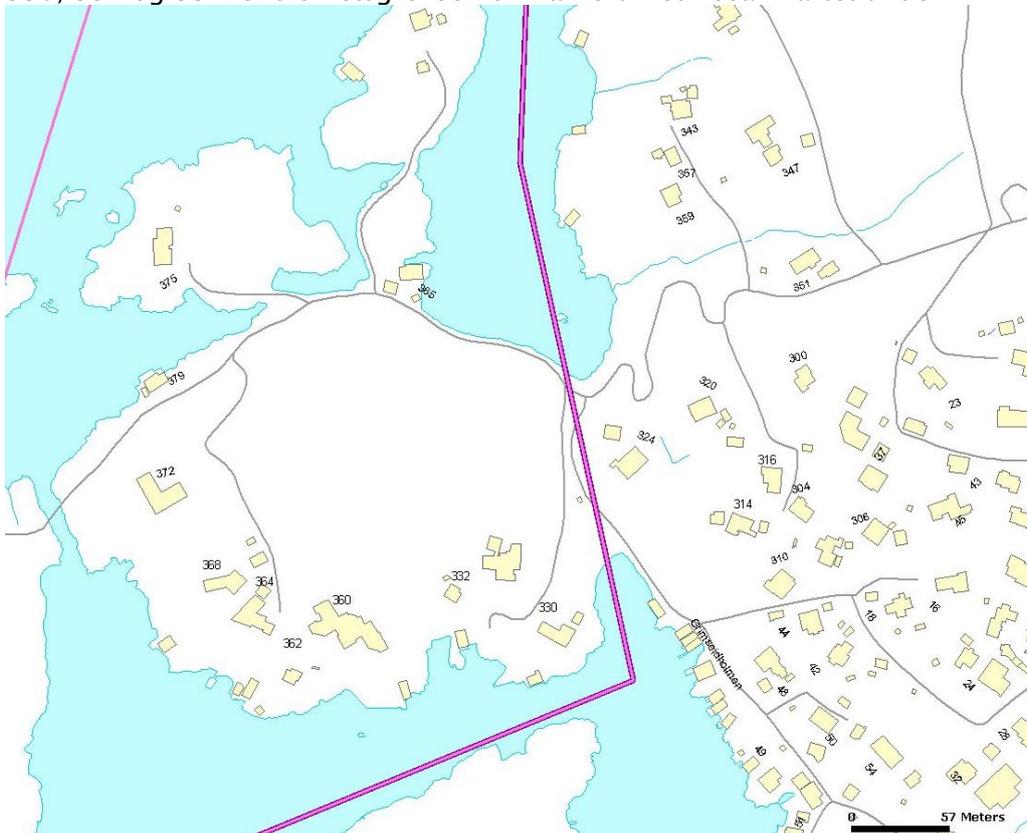
Saksbehandler/telefon:  
Kristian Bauge / 55 51 63 37  
Vår dato: 23.10.2018  
Vår referanse:

### Sak 68/18 Vurdering av mulig ny bomstasjon i Grimseidvegen

Statens vegvesen viser til vedtak fra Bergen bystyre 19. september 2018, sak 198/18.

1. Bergen bystyre foreslår at lokaliseringen av bompunktene i Fv 243 Tellevikvegen og Fv 580 Hardangervegen omgjøres som skissert i saksfremlegget.
2. Bystyret ber byrådet arbeide videre med å finne gode løsninger for Harald Skjoldsvei.
3. Bystyret kan ikke akseptere at bompunktet flyttes fra Skagevegen til Grimseidvegen. Bystyret opprettholder forslaget om opprinnelig bompunkt i Skagevegen, og ber om at det utarbeides praktiske løsninger for trafikken gjennom Grimseidvegen, eksempelvis at deler av Grimseidvegen omgjøres til enveiskjøring mot Hjeltestad eller at det vurderes nytt bompunkt i Grimseidvegen ved skolekretsgrensen mot Hjeltestad.

Statens vegvesen gjennomførte 5. oktober en befaring for å se på alternativer for plassering av bomstasjon i tråd med vedtakets pkt. 3. Skolekrinsen deler den kommunale Grimseidvegen mellom avkjørselen til Grimstadholmen, og tilkomstveg for Grimseidvegen 330, 332 og 334. Skolekretsgrensen er markert med rosa i kartet under:



Statens vegvesen vurderer at det ikke vil være mulig å etablere bomstasjon på skolekretsgrensen, da grensen går mellom tilkomstveg til eiendommene 330–334, og den kommunale vegen Grimstadholmen. Grensen er illustrert under med rosa linje. En ev. plassering her vil kreve ombygging av kryssområdet.



### Alternative plasseringer

Det er identifisert tre alternative plasseringer i nærheten av kryssområdet. Alle alternativene har negative virkninger for noen av beboerne i området.

#### Alternativ plassering 1

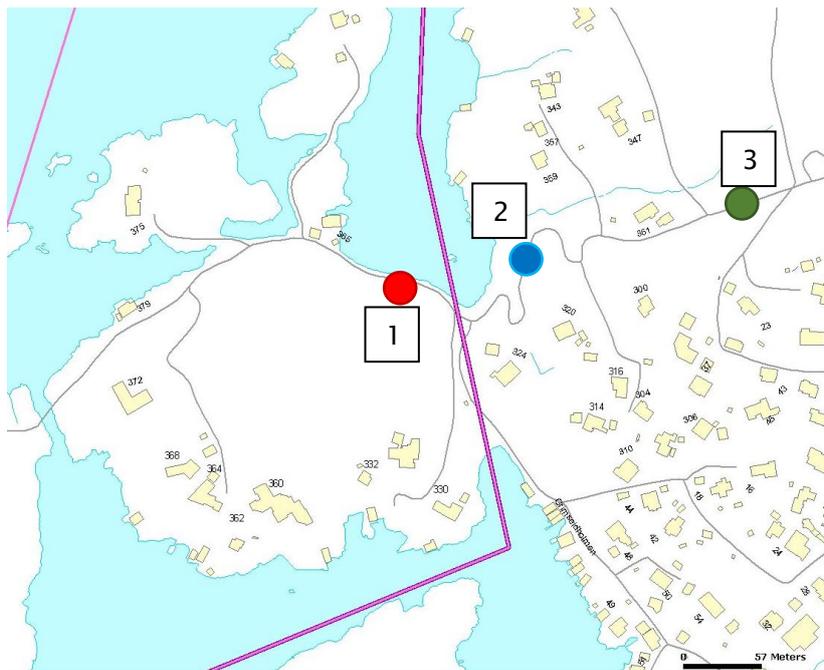
Ved å trekke bomstasjonsplasseringen noe lengre vest, vil en kunne etablere bomstasjon og anlegge parkeringslomme for vedlikehold. Plasseringen er vist i kartet under med rød sirkel. Plassering som foreslått medfører at eiendommene i Grimseidvegen 330–334 kommer på «feil» side av bomstasjonen om man legger til grunn skolekretstilhørighet.

#### Alternativ plassering 2

Et alternativ er å plassere bomstasjonen som markert med blå sirkel i kartet under. Plasseringen medfører at boligene i Grimseidholmen, og Grimseidvegen 324 kommer på «feil» side av bomstasjonen.

#### Alternativ plassering 3

Et alternativ er å plassere bomstasjonen som markert med grønn sirkel i kartet under. Plasseringen medfører at boligene i Grimseidholmen, og flere boliger i Grimseidvegen kommer på «feil» side av bomstasjonen.



### Tilråding ved ny bomstasjon

Dersom det skal opprettes en ny bomstasjon ved skolegrensen i Grimseidvegen, tilrår Statens vegvesen at bomstasjon plasseres som vist i alternativ 1. Statens vegvesen legger til grunn at det etableres parkeringslomme for vedlikehold, samt plass for teknisk bod.

Det understrekes at det ikke er gjennomført sjekk av grunnforhold, eiendomsforhold eller mulighet for strøm eller kommunikasjon på noen av de alternative plasseringene.

### Tilbakemelding fra Vegdirektoratet

Statens vegvesen, Region vest har vært i kontakt med Vegdirektoratet om etablering av en eventuell ny bomstasjon i Grimseidvegen. Vegdirektoratet legger til grunn at vedtaket fra Bergen bystyre 19.09.2018 alene ikke gir hjemmel til etablering av ny bomstasjon. Bergen kommune må få presentert faktisk forslag til plassering, med TS-vurdering og en vurdering av de økonomiske konsekvensene for bypakken ved etablering av bomstasjonen. Dette betyr i prinsippet, slik SVV ser det, en ny sak til både Bergen kommune og til Hordaland fylkeskommune for å kunne etablere bomstasjon i Grimseidvegen.

Vi kan ikke, med hjemmel i Prop. 11 S sette opp nye bomstasjoner. Prop. 11 S åpner kun for å kunne flytte noen av de vedtatte bomstasjonene.

### Tellepunkt

Statens vegvesen har etablert et periodisk tellepunkt ved tilrådd plassering for ny bomstasjon. Tellepunktet har batterilevetid på 10 døgn, og vil bli satt ut for telling periodisk i perioden fram mot mars 2019 for å registrere eventuell økt trafikk som følge av at Grimseidvegen blir gratis omkjøringsveg fra 1.1.2019 når det etableres bomstasjoner på fv. 172 Skagevegen og rv. 580 Flyplassvegen.

**Drøfting i AKG**

Miljøloftets administrative koordineringsgruppe (AKG) drøftet saken i sitt møte 19. oktober 2018. Etter denne drøftingen rundt punktene som er gjengitt i dette notatet, er AKGs tilbakemelding til styringsgruppen at man bør avvente med å etablere en ny bomstasjon her, men at partene vil følge opp trafikksituasjonen fortløpende med tellinger osv.

**Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen tar saken til orientering.



## Statens vegvesen

### Vedlegg 3

#### Notat

Til: Styringsgruppen i Miljøløftet  
Fra: Statens vegvesen, Region vest  
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:  
Kristian Bauge / 55 51 63 37  
Vår dato: 23.10.2018  
Vår referanse:

### Sak 69/18 Bompenger 2019 – orientering om ulike saker

#### Bakgrunn

Samtidig som de nye bomstasjonene skal settes i drift 1. januar 2019, er det flere andre problemstillinger rundt bompenger som har vært drøftet i AKG. På vegne av AKG og Miljøløftets sekretariat legger Statens vegvesen, Region vest derfor frem orientering til styringsgruppen om følgende tema:

1. Tilpasning i sentralsystemet for at rushtidstakst blir gjeldende
2. Prisjustering av takstene
3. Nullutslippskjøretøy – prosess for innføring av bompengavgift

#### 1. Tilpasning i sentralsystemet for at rushtidstakst blir gjeldende

Sentralsystemet som håndterer bompasseringene, CS Norge, er innrettet på en slik måte at det er den første passeringen som leses inn i systemet som blir prisbestemmende. Eventuelle videre passeringer innenfor 60 minutter blir fritatt bompengavgift på grunn av timeregelen. Systemet, slik det er konfigurert, håndterer ikke timeregel med ulike priser.

Når det etableres nye bomstasjoner i Miljøløftet 1.1.2019 vil flere av turene som i dag blir belastet rushtidsavgift først få en passering uten rushtidsavgift i en av de nye bomstasjonene i bydelene.

Bergen bystyre behandlet «Bompengesøknad for ny bypakke i Bergen» i sitt møte 31. mai 2017 (sak 146/17). I denne saken er rushtidsavgiften beskrevet slik:

*«Dersom en trafikant passerer en bomstasjon med rushtidsavgift i perioden med høy takst skal den høye taksten betales, uavhengig av om trafikanten har passert en bomstasjon med lav takst i timen før passering av stasjonen med høy takst.»*

For å sikre at dette følges opp og rushtidsavgiften blir belastet dem som kjører gjennom bomstasjonene med rushtidsavgift i rushtiden, må det gjøres tilpasninger i sentralsystemet som håndterer bompengepasseringene.

Endringen medfører at en må utsette innlesing av passeringsdata i sentralsystemet med om lag 14 dager, slik at bildebehandling og manuell registrering av passeringer der brikken ikke

er lest ved passering, kan føres på avtalen. Det betyr at passeringsdata blir utilgjengelig for Ferde, SVV og kundene inntil de blir innlest i systemet.

CS Norge skal erstattes av AutoPASS-IP. Foreløpig lansering for AutoPASS-IP er i Q2 2019. AutoPASS-IP vil håndtere timeregulering med ulike priser. Midlertidig forsinkelse i tilgang til passeringsdata vil derfor bare være aktuelt inntil AutoPASS-IP tar over for CS Norge.

I beregningene av inntekspotensialet av nytt bompengesystem i Bergen, ble det gjort en vurdering av hvor stor andelen av rushtidstakst vil være, der kjøretøy allerede har passert en stasjon med lav takst. Denne størrelsen ligger på rundt 80 millioner kr pr år. Det er grunn til å tro at dette også vil være størrelsen på tapt inntekt dersom rushtidspassering i neste stasjon ikke gjøres gjeldende hvis et kjøretøy har passert en bomstasjon uten rushtidsavgift.

Statens vegvesen, Region vest viser til potensialet for inntektsbortfall dersom en ikke gjør slik tilpasning i sentralsystemet, og vurderer bortfall av inntekt som et mer tungtveiende argument enn tilgang til passeringsdata inntil dataene blir innlest i systemet. Det nye systemet er sannsynligvis operativt fra 1. juli 2019. SVV legger til grunn at inntektsbortfallet kan utgjøre rundt 40 mill.

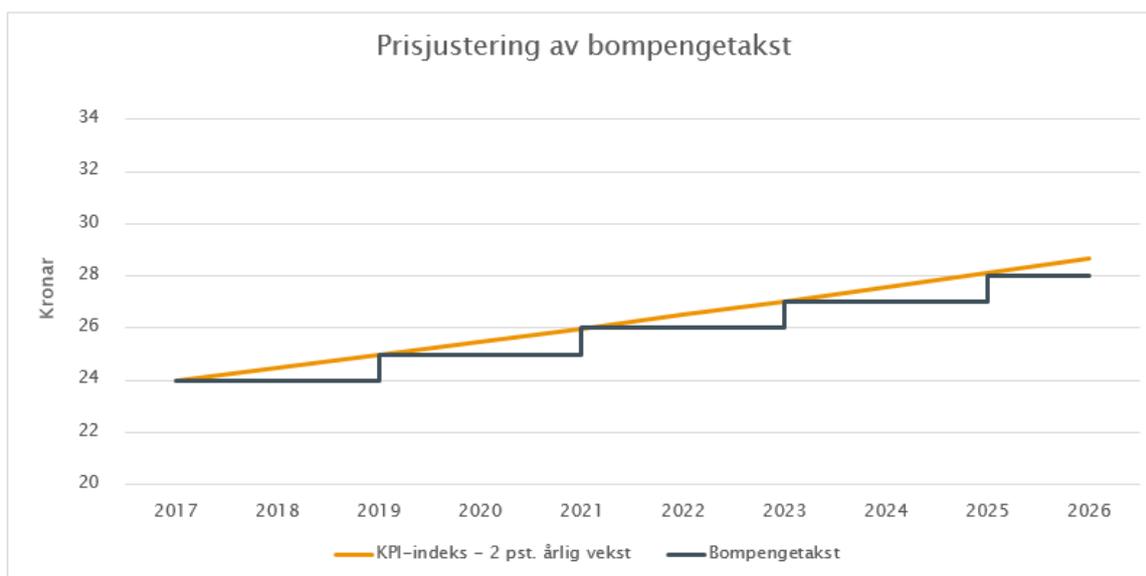
Etter enighet ved drøftingen av saken i AKG 19. oktober, har Statens vegvesen, Region vest, bestilt systemendringen i CS-Norge.

## **2. Prisjustering av takstene**

I Prop. 11 S (2017–2018) heter det at «Samferdselsdepartementet legg til grunn at takstene kan justerast i tråd med konsumprisindeksen». I følge takstretningslinjene er vegkontorene gitt myndighet til å prisjustere takstene iht. konsumprisindeksen. Det er ifølge R702 opp til vegkontoret å vurdere om slike justeringer skal gjøres til gjenstand for lokalpolitisk behandling/orientering. Det er ikke krav om årlig justering av takstene, så lenge takstene følger utviklingen i indeksen over tid.

Bompengetakstene i Bergen er i Prop. 11 S og i takstvedtaket vedtatt i 2017-priser. Det ble ikke gjennomført prisjustering av takstene ved innføring av miljødifferensierte takster 1. juni 2018. Bakgrunnen for dette var at veksten i KPI ikke var tilstrekkelig til å heve normaltaksten for takstgruppe 1 med én krone. KPI-veksten fra 2017 til og med september 2018 har vært 3,8 pst.

Om vi legger til grunn at Norges bank oppnår inflasjonsmålet på 2 pst. årlig inflasjon vil utviklingen i prisjusteringen i Miljøløftet se ut som følger (viser normaltakst, takstgruppe 1):



Grafen viser at dersom forutsetningen om årlig inflasjon på 2 pst. blir oppnådd, vil det være naturlig å gjennomføre prisjustering av bompengeretakstene i Bergen i 2019, 2021, 2023 og 2025 (osv.). En vil hele tiden benytte takstene i 2017-priser som utgangspunkt for prisjusteringen, slik at ev. avrundinger mot hele kroner i ett år ikke får utslag i skjevheter ved videre justeringer.

Som følge av at innkrevingsstart i nye bomstasjoner fra 1. januar skal kunngjøres, vurderer regionen at det er naturlig å gjennomføre prisjustering av takstene samtidig. Da sparer vi kunngjøringskostnader, og vi følger utviklingen i KPI slik proposisjonen forutsetter. Nye takster fra 1.1.2019 blir som følger:

	2019-kr			
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Diesel	Normaltakst	Euro V og eldre	Euro VI
Utenfor rushtid	30	25	70	37
Rushtid	56	51	123	75

### 3. Nullutslippskjøretøy – prosess for innføring av bompengavgift

I Prop. 11 S (2017–2018) er det omtalt at batterielektriske kjøretøy skal betale bomavgift når nullutslippskjøretøyene utgjør mer enn 20 pst. av kjøretøyene som passerer i bomringen i Bergen. Statens vegvesen avventer tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet på om det kan opprettes en egen takstgruppe for hydrogenkjøretøy. Dersom positiv tilbakemelding fra SD, vil de lokalpolitiske vedtakene for Miljøløftet være tilstrekkelig til innføring av bompengavgift for de batterielektriske kjøretøyene.

Statens vegvesen, Region vest foreslår følgende prosess for innføring av bompengavgift for batterielektriske kjøretøy i Miljøløftet:

1. Når andelen nullutslippskjøretøy overstiger 20 pst. får Styringsgruppen en orienteringssak om at vilkåret i Prop. 11 S er oppfylt, og at prosess for innføring blir satt i gang.
2. Statens vegvesen, Region vest søker vegdirektoratet om å fatte nytt takstvedtak.

3. Nytt takstvedtak kunngjøres 4–6 uker før innføring
4. Innføring av bompengavgift for batterielektriske kjøretøy innføres. Takstene blir
  - Utenfor rushtid: kr 10
  - I rushtid kr 20

Nullutslippskjøretøy med gyldig AutoPASS-avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.

Statistikk til og med september 2018 viser at andelen nullutslippskjøretøy nå er 19,6 pst. Før sommeren 2018 stipulerte SVV at milepælen ville bli nådd på våren 2019. Utviklingen de siste månedene medfører at Bergen antagelig vil nå 20 pst. nullutslippskjøretøy i 2018.

**Forslag til vedtak:** Styringsgruppen tar saken til orientering

OKTOBER 2018



# KOMMUNIKASJONSPLAN

## 2018-2019

SAMMEN  
OM



Miljøløftet

# Innledning

Kommunikasjon i Miljøløftet har siden Miljøløftets oppstart 1. januar 2018 jobbet etter en midlertidig strategi som ble utarbeidet i 2017 for å sikre et fundament for etablering av Miljøløftet i offentligheten, samt en smidig overgang fra Bergensprogrammet. Denne strategien har bl.a. inkludert utvikling av ny avsenderidentitet (logo og visuell profil), utvikling av nye nettsider og anskaffelse av en holdningsundersøkelse.

I oktober 2018 er nytt navn, grafisk profil og ny nettside på plass, og anskaffelse av holdningsundersøkelse er under planlegging. Det foreligger et godt fundament for det videre kommunikasjonsarbeidet i Miljøløftet.

Dette dokumentet presenterer mål og strategi for Miljøløftets kommunikasjonsarbeid, samt en detaljert plan for planlagte og gjennomførte kommunikasjonsaktiviteter.

## Kommunikasjon i Miljøløftet – tre hovedmål

Målet i byvekstavtalen er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Kommunikasjonsarbeidet bør ha som ambisjon å koble seg tettest mulig opp til dette målet – som ett av flere virkemiddel.

Miljøløftets oppdrag blir å fortelle historien om hvorfor vi trenger Miljøløftet. Vi skal vise hvordan byutvikling, mobilitet, økonomi, folkehelse og livskvalitet henger sammen. Målet er å skape offentlig aksept for Miljøløftet og gjennom ulike kommunikasjonsiltak legge til rette for en raskere og mer effektiv overgang til kollektiv, sykkel og gange for de reisende i Bergen.

### Overordnet skal kommunikasjon i Miljøløftet bidra til å nå følgende tre hovedmål:

- **Synlighet:** Bygge Miljøløftets identitet og øke kunnskap om Miljøløftet i offentligheten.
  - Skape oppslutning blant innbyggerne om at Miljøløftet gjør Bergen til en bedre by å bo i
  - Vise hva pengene Miljøløftet forvalter går til
  - Skape tillit til at pengene forvaltes og oppgavene utføres riktig
- **Endring:** Bidra til at flere velger andre transportmåter enn personbil.
  - Øke folks kunnskap om alternativer til bil
  - Øke interesse og engasjement for grønne reisevaner
  - Øke kunnskap om hva Miljøløftet betyr for helse, miljø og byutvikling
- **Koordinering** - bygge og ivareta gode relasjoner internt mellom partene i Miljøløftet
  - Skape gode, samordnede ambassadører for Miljøløftet
  - Skape kraft til å stå både i vanskelige saker og løfte fram egne positive saker
  - Skape god intern informasjonsflyt

## Resultatmål

- Folk har kjennskap til hva Miljøløftet er og hvilke virksomheter som er parter
- Folk kjenner til hva pengene i Miljøløftet går til
- Folk vet at de offentlige aktørene Bergen satser på miljøvennlig transport og bedre framkommelighet på veinettet
- Partene i Miljøløftet samarbeider godt med hverandre

## Effektmål (over tid)

- Nullvekst i persontransport med bil
- Folk endrer reisevaner
- Byutvikling, bolig- og næringsutvikling i tråd med byvekstavtalen

# Kommunikasjonsutfordringer

- Hva er nullvekstmålet og hva betyr det for meg?
- Hva får vi igjen for pengene?
- Hvordan fordeles pengene?
- Hvorfor går mest til kollektiv, sykling og gange?
- Hvorfor bygger vi Bybane?
- Hva skjer med sentrumshandelen, nyttetransporten?
- Hvordan er det å bo i et byområde forenelig med hverdagslogistikk? Henting/levering i barnehage, skole, fritidsaktiviteter?
- Hvorfor fortetter vi byen vår?
- Hvordan henger byutvikling, mobilitet, økonomi, folkehelse og livskvalitet sammen med Miljøløftet sine prosjekter?

Miljøløftets oppdrag er å imøtekomme slike spørsmål med faktainformasjon og kommunisere hvilke politiske tiltak som ligger til grunn for byutvikling, mobilitet, økonomi. Samt hvordan folkehelse og livskvalitet henger sammen med miljøvennlig transport.

# Holdningsendrende kommunikasjon

Det anses som relativt enkelt å få bilister til å bruke en ny bilvei, vanskeligere er det derimot å få bilisten over på alternative fremkomstmidler. Byutredningen for Bergen (2017) anbefaler at harde tiltak i infrastrukturen bør kombineres med en lokalt tilpasset satsing på holdningsendrende kommunikasjon. En slik satsing setter de reisende og deres sosiale og psykologiske behov i sentrum, og vil kunne 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 for mange reisende.

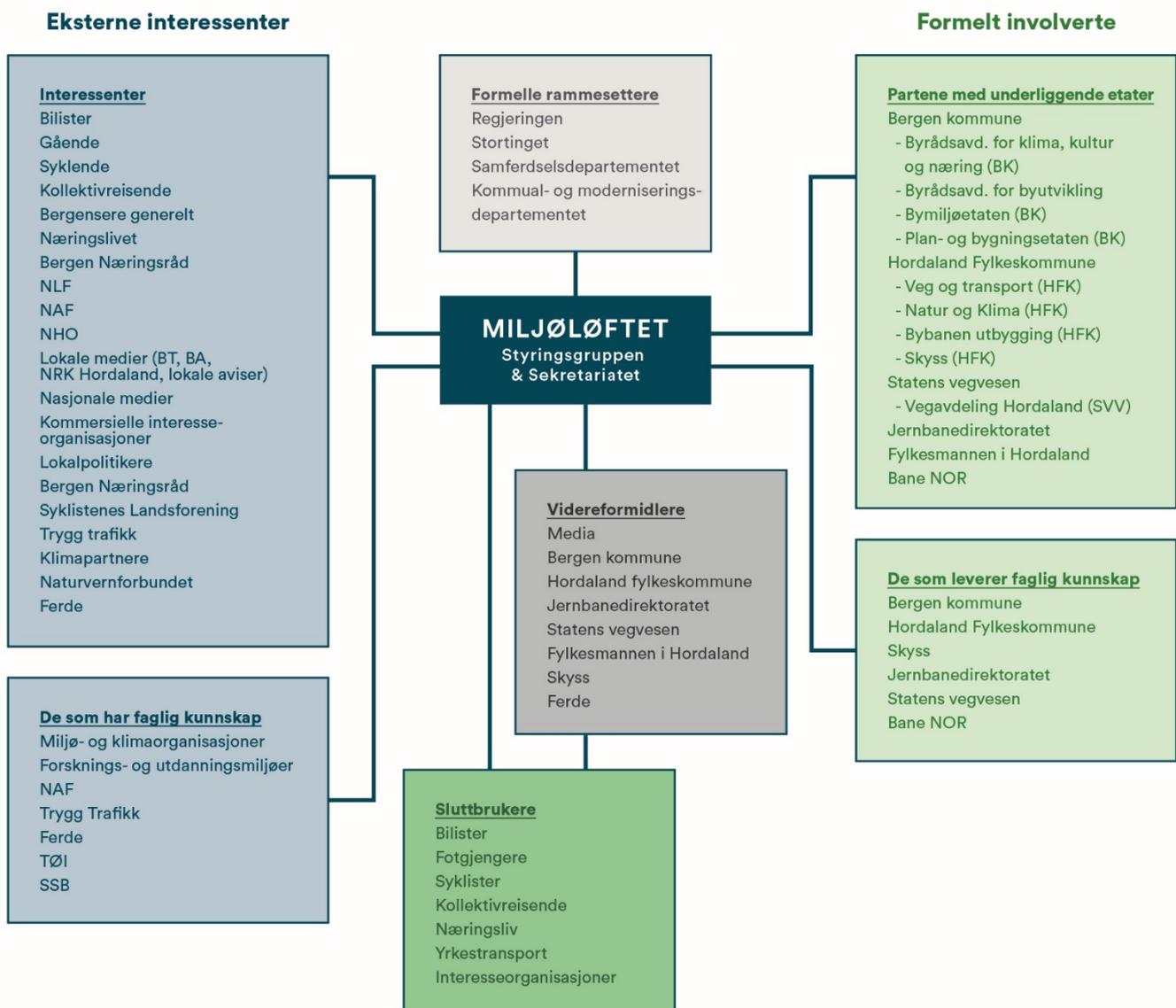
Både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune jobber i dag med å endre folks reisevaner, bl.a. gjennom Sykkelbyen Bergens sykkelrådgivning og Skyss sin mobilitetsapp. Ved å samordne ulike mobilitetsaktiviteter vil man kunne få større effekt av tiltakene og ikke minst mer igjen for de ressursene som blir brukt hos de enkelte aktørene.

Når det kommer til målgrupper vil innrettelse mot bedrifter og skoler by på størst effekter. Reiser til og fra arbeidsplasser og skoler utgjør en betydelig del av reisene i Bergen, samtidig som arbeidsplasser og skoler representerer sosiale nettverk som er naturlig avgrensede og forholdsvis lette å kommunisere med. Også boligbyggelag og borettslag, som sitter på virkemidlene i den andre enden av skole-/arbeidsreisen, vil være hensiktsmessige målgrupper å henvende seg til.

## Aktuelle holdningsendrende tiltak:

- Reiserådgivning for skoler
- Reiserådgivning for arbeidsplasser
- Prøvekjøring/støtte til kjøp av el-sykkel
- Mobilitetsapp (Skyss)
- Mobilitetskort

## Interessenter



# Målgrupper

## Eksterne:

1. Befolkningen i Bergen og omegn
2. Næringsliv/offentlige tjenester med transportbehov
3. Sentrale myndigheter og sentrale politikere
4. Organisasjoner: Næringsforeninger, arbeidstakerorganisasjoner, interesseorganisasjoner med flere.

## Interne:

1. Miljøløftets parter, organer, faggrupper og andre som jobber direkte inn i Miljøløftets organisering.
2. Medarbeidere i de ulike Miljøløftet- virksomhetene som jobber med prosjekter som er en del av Miljøløftet.
3. Alle medarbeiderne hos partene.

## Prioriterte kanaler

- Miljøløftet.no
- Facebook og Instagram\*
- Presse (BT, BA, lokalaviser i bydeler, NRK Hordaland, TV2, TV Vest)
- Eksisterende kanaler hos alle partene - intranett, eksterne nettsider og ulike sosiale medier hos Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen i Hordaland og Statens vegvesen
- Ferde
- Møter (interne/eksterne møter, informasjonsmøter, allmøter)
- Presentasjoner
- I offentligheten – på stand under åpninger, arrangement, markeringer etc.
- Skilting – på byggeplass og andre strategiske plasser for å vise hva Miljøløftet bygger/bidrar til

*\*Sekretariatet ønsker å etablere Miljøløftet i disse kanalene.*

## Hovedbudskap

Et omforent hovedbudskap er så langt ikke eksplisitt formulert. Enn så lenge har Miljøløftet arbeidet etter følgende punkter:

1. Miljøløftet skal gjøre hverdagen bedre for deg som går, sykler, reiser kollektivt og for deg som må kjøre bil.
2. Sammen skal vi investere for nesten 30 milliarder i Bybane, gang og sykkelveger og bedre og tryggere vegger.

# Talspersoner for pressen

Godt organisert pressearbeid er svært viktig for å sikre at Miljøløftet fremstår enhetlig offentligheten. Ved mediehenvendelser direkte til sekretariatet koordinerer sekretariatet og gi råd om hvem som uttaler seg.

- Anna Elisa Tryti, byråd for byutvikling i Bergen kommune
- Anne Gine Hestetun, fylkesordfører
- Terje Moe Gustavsen, vegdirektør, leder av styringsgruppen for Miljøløftet
- Helge Eidsnes, regionvegsjef, Statens vegvesen
- Håkon Rasmusen, samferdselsjef, Hordaland fylkeskommune
- Kirsti Slotsvik, direktør for Jernbanedirektoratet
- Lars Sponheim, Fylkesmann i Hordaland
- Solveig Paule, leder av sekretariatet for Miljøløftet

Informasjon og kommunikasjon om Miljøløftet skal være faktabasert, saklig og objektiv. Kommunikasjon fra Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Hordaland skal oppleves som helhetlig, troverdig, kunnskapsbasert og tilgjengelig.

## Prinsipper for hvordan vi skal kommunisere

### Helhetlig og samordnet

Kunnskapsbasert og samordnet informasjon er avgjørende for å oppnå tilslutning til Miljøløftet hos befolkningen og andre aktører.

### Involverende og åpen

Vi skal gjøre informasjon enkelt tilgjengelig for våre målgrupper, og involvere målgrupper som er berørt. Vi skal etterstrebe åpne prosesser rundt beslutningene, og vi skal være tilgjengelig og svare på spørsmål ved behov – fra media, næringsliv, organisasjoner og befolkningen. I tillegg skal vi også aktivt ta kontakt for å få et godt samspill, for eksempel i utbyggingsfaser som skaper ulemper for de som er berørt.

### Bygge relasjoner

Vi skal jobbe aktivt og proaktivt for å skape en god relasjon til mediene og andre relevante aktører. Vi skal være ekspertene på Miljøløftet og være den foretrukne informasjonskilden. Vi skal gjennom partene dele ny kunnskap for eksempel relatert til kollektivtrafikk, økonomi, trafikk tall, sykkelveier osv. Vi skal jobbe for å ha god kontakt med mediene og andre aktører og holde dem oppdatert om det som skjer i Miljøløftet

# Plan for kommunikasjonstiltak 2018/2019

I fortsettelsen følger er en oversikt over kommunikasjonstiltak Miljøløftet vil prioritere i 2018 og 2019, samt oversikt over løpende kommunikasjonsarbeid i Miljøløftet. Til sist følger en oversikt over gjennomførte kommunikasjonstiltak så langt i 2018.

Planen for kommunikasjonstiltak vil bli oppdatert med nye tiltak som kommer til.

# KOMMUNIKASJONSTILTAK 2018

NÅR	TILTAK	DATO	OMRÅDE	KANALER	ANSVAR	STATUS
Oktober Nov. Des. 2018	Åpning Fabrikkgaten – Minde Allé	Oktober	GS	Innsalg Nett Stand	Miljøloftet	Planlegges
	Bygging av nye bomstasjoner	Oktober – Desember	Miljøloftet	Nærinfor Nettsak PM	Miljøloftet	Pågår
	Miljøloftet-film kinoreklame	Uke 45, 46, 47, 50 og 52 - 2018	Miljøloftet	Kinoreklame	Miljøloftet	Pågår
	Åpning kollektivtiltak Åsane	November	Miljøloftet Kollektiv	Stand Nettsak PM	Miljøloftet SVV HFK	Planlegges
	Åpning av Nonnekloppen	Desember	GS	Innsalg PM Invitasjon Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Justering av bomtakster	Desember	Miljøloftet AutoPASS	Annonse Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Nettmøte om nye bomstasjoner	Desember	Miljøloftet	Nettmøte	Miljøloftet	Planlegges
	Åpning nye bomstasjoner	Desember – januar	Miljøloftet	PM Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Åpning fremkommelighetstiltak Brøndalen	Desember	Kollektiv	PM Nett Stand	Miljøloftet SVV	Planlegges
	Åpning fremkommelighetstiltak Øvre Kråkenes	Desember	Kollektiv	PM Nett Stand	Miljøloftet SVV	Planlegges

# KOMMUNIKASJONSTILTAK 2019

1. kvartal 2019	Gjennomføring av Nullpunktsanalyse	Januar – april	Miljøloftet		Miljøloftet	Planlegges
	Årsmelding Miljøloftet 2018	Januar – april	Miljøloftet Alt	Trykk Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Lansering av Miljøloftets handlingsprogram 2019–2022	Januar	Miljøloftet	Innsalg Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Kommunikasjon reforhandlet byvekstavtale	Januar	Miljøloftet	PM Innsalg Nett	Miljøloftet	Planlegges
	Videreutvikling nettsider	Januar – desember	Miljøloftet	Nett	Miljøloftet	Planlegges

	<b>Anskaffelse prosjekttrom for Miljøløftet internt</b>	Januar – mars	Miljøløftet		Miljøløftet	<b>Planlegges</b>
	<b>Anskaffelse kreativ partner</b>	Januar – mars	Miljøløftet	Ramme-kontrakt	Miljøløftet	<b>Planlegges</b>
	<b>Sjablongmaling bydeler</b>	Februar	Gange	Stunt Nettsak	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
	<b>Vintersykkeldagen markering</b>	Februar	GS	PM Innsalg Nett Stand	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
	<b>Oppstart Olav Kyrres gate</b>	Mars	Kollektiv	Innsalg Nett Nærinfor	Miljøløftet SVV HFK	<b>Planlegges</b>
	<b>Sjablongmaling snarveier Bybanen</b>	Mars	Kollektiv Gange	Stunt Nett	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
<b>2. kvartal 2019</b>	<b>Bysykler utvidelse med nye sykler og flere stasjoner</b>	April – juni	Sykkel	PM Innsalg Nett	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
	<b>Sykle til jobben aksjonen</b>	April	Sykkel	PM Innsalg Nett	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
	<b>Anskaffelse sykkelsjablong + sjablongmaling sykkel</b>	April	Sykkel	Stunt	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
	<b>Oppstart Carl Konowsgate + endeholdeplass trolley Lyngbø</b>	April	GS Kollektiv	Innsalg Nett Nærinfor	Miljøløftet SVV HFK	
	<b>Oppstart Sandslikrysset</b>	April	GS Veg Kollektiv	Innsalg Nærinfor	Miljøløftet SVV HFK	
	<b>Åprning Kollektivfelt Haukeland sør</b>	Mai	Kollektiv	PM Innsalg Stand	Miljøløftet SVV	
	<b>Oppstart sykkelveg Gjensidigekrysset</b>	Mai	GS	PM Nett Nærinfor	Miljøløftet SVV	
	<b>Åpning Øvre Kråkenes kollektivsnuplass</b>	Mai	Kollektiv TS	Innsalg Stand PM	Miljøløftet SVV	
	<b>Sjablongmaling Bergen sentrum</b>	Mai – juni	Gange Sykkel	Stunt	Miljøløftet BK	<b>Planlegges</b>
<b>3. Kvartal 2019</b>	<b>Småfilmer om Miljøløftet</b>	September	Alt	Film	Miljøløftet	

Mobilitetsuken 2019		September	Alt	Innsalg Stand PM Nett	Miljøløftet Alle	
4. Kvartal 2019	Kinoreklame	4. kvartal		Kinoreklame	Miljøløftet	
Ikke tidfestet	Utbygging Bybanen BT 4 til Fyllingsdalen	Hele året	Kollektiv	PM Innsalg Nett Nærinfo Infomøter	Miljøløftet BU HFK	Planlegges
	Åpning tiltak fremkommelighet linje 10	Usikkert	Kollektiv	PM Innsalg Nett	Miljøløftet HFK BK	
	Oppstart påkjøringsramper NHH, Gamle Bergen, Hop	Usikkert	Kollektiv	PM Nett	Miljøløftet SVV HFK	
	Oppstart Trolleylinje Laksevåg	Usikkert	Kollektiv	PM Nett Nærinfo	Miljøløftet SVV HFK	
	Oppgradering holdeplasser	Usikkert	Kollektiv	PM Nett Nærinfo	Miljøløftet SVV HFK	
	Kommunikasjon RVU-tall	Usikkert	Miljøløftet	Innsalg PM Nett	Miljøløftet	
	Vandring gjennom Ulriken (Bane Nor)	Usikkert	Jernbane	PM Innsalg Nett	JD BU Miljøløftet	

# LØPENDE KOMMUNIKASJONSARBEID

TILTAK	MÅLGRUPPE	KANALER	ANSVAR	STATUS
<b>Oppdatering av nettside</b> Produksjon og oppdatering av nyheter, prosjektinformasjon, fakta, reis smart mm.	Innbyggere Brukere Politikere Partene	Nettside	Miljøløftet	Løpende
<b>Oppdatering av sosiale medier</b> Produksjon og oppdatering av innhold til SoMe	Innbyggere Partene	Facebook Instagram	Miljøløftet	Løpende
<b>Skilting Miljøløftet-prosjekter</b> Skilting av Miljøløftetprosjekter, både under bygging og etter ferdigstillelse.	Innbyggere Brukere Naboer	Offentlige rom	Miljøløftet	Løpende
<b>Videreutvikling nettside</b> Gjøre tilpasninger, utbedringer og videreutvikle nettside og andre digitale kanaler, f.eks. sosiale medier.	Innbyggere Brukere Politikere Partene	Nettside	Miljøløftet	Løpende
<b>Videreutvikling grafisk profil</b> Gjøre tilpasninger, utbedringer og videreutvikle grafisk profil, inkludert maler.	Innbyggere Brukere Partene	Dig. kanaler Trykk Maler	Miljøløftet	Løpende
<b>Revidering og videreutvikling av faktaark</b> Gjøre tilpasninger, utbedringer og videreutvikle Faktaark for Miljøløftet	Innbyggere Politikere Partene	Egne kanaler	Miljøløftet	Løpende
<b>Rullering av kommunikasjonsplan</b> Årlig rullering av kommunikasjonsplan	Partene		Miljøløftet	Løpende
<b>Ledelse av Miljøløftets kommunikasjonsgruppe</b> Regelmessige møter med partenes kommunikasjonsarbeidere for koordinering og samarbeid om aktiviteter og tiltak	Partene	Egne kanaler	Miljøløftet Alle	Løpende
<b>Kommunikasjonsrådgiving for Miljøløftets fag- og styringsgrupper</b> Koordinering og rådgiving for Miljøløftets fag- og styringsgrupper, samarbeid om informasjon ut.	Partene Politikere	Egne kanaler	Miljøløftet Alle	Løpende

# GJENNOMFØRTE KOMMUNIKASJONSTILTAK SÅ LANGT I 2018

NÅR	TILTAK	DATO	OMRÅDE	KANALER	ANSVAR	STATUS
Januar	Årsmelding	Januar –	BP	Brosjyre	Miljøløftet	Gjennomført
Februar	Bergensprogrammet	april	Alt	Nettside		
Mars 2018	Kantstopp svarberedskap	Januar	Kollektiv TS	Svar- beredskap	Miljøløftet SVV HFK	Gjennomført
	Olav Kyrres gate	29. januar	Kollektiv	Nærinfo	Miljøløftet SVV	Gjennomført
	Markering av Vintersykkeldagen	9. Februar	Sykkel	PM Innsalg	Miljøløftet BK	Gjennomført
	Kantstopp Kronikk	Februar	Kollektiv	Kronikk BT eller BA	Miljøløftet SVV	Utsatt
	Oppstart BT4 Bybanen	Februar – mars	Bybanen	PM Nærinfo	BU	Gjennomført
	Nettmøte bomstasjoner og bompenger Bergens tidene	11. februar	Miljøløftet	Nettmøte	Miljøløftet	Gjennomført
	Hjellestadvegen	13. februar	GS	Nærinfo	Miljøløftet SVV	Gjennomført
	Miljøløftet i Bergenseren	7. mars	Miljøløftet	Sak	Miljøløftet BK	Gjennomført
	Utvikling film	Mars – april	Miljøløftet	Film	Miljøløftet	Gjennomført
April	Sykle til jobben aksjonen	19. april	Sykkel	PM Innsalg Nett	Miljøløftet BK	Gjennomført
Mai	Ny sekretariatsleder tilsatt	4. mai	Miljøløftet	PM	Miljøløftet	Gjennomført
Juni 2018	Økning i bompengeretakster	1. juni	Miljøløftet	PM Annonse Nettsak FAQ	Miljøløftet	Gjennomført
	Bybanen BT5 til Åsane	April – juni	Bybanen	Folkemøte PM	BK Miljøløftet	Gjennomført
	Vandring gjennom Ulriken (Bane Nor)	April	Jernbane	PM Innsalg Nett	JD BU Miljøløftet	Utsatt til 2019
	Snarveier Bybanen åpning	27. april	Bybanen	PM Innsalg Nett	Miljøløftet BK	Gjennomført
	Årsmelding klar	Mai	BP Miljøløftet	Trykk Nett	Miljøløftet	Gjennomført
	Ny nettside	11. mai	Miljøløftet	<a href="http://www.miljøløftet.no">www.miljøløftet.no</a>	Miljøløftet	Gjennomført

	<b>Åpning Møllendalsvegen/ mobilpunkt</b>	8. mai	Sykkel Mobilitet	Innsalg Nett	BK Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Infomøte Minde skole Bybanen BT4</b>	30. mai	Kollektiv	Møte	BU	<b>Gjennomført</b>
	<b>Gjensidigekrysset folkemøte</b>	19. Juni	GS	Invitasjon Folkemøte	Miljøloftet SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Oppstart bygging nye bomstasjoner</b>	22. juni	Miljøloftet	PM	Miljøloftet SVV	<b>Pågår</b>
	<b>Oppstart snuplass Øvre Kråkenes</b>	25. juni	Kollektiv	Nærinfo	Miljøloftet SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Skilt Ado/Store Lungegårdsvatnet</b>	Juni	Kollektiv Miljøloftet	Skilt	Alle	<b>Gjennomført</b>
	<b>Sykkeldag/parkdag Nygårdsparken</b>	9. juni	Sykkel	PM Innsalg	Miljøloftet BK HFK	<b>Gjennomført</b>
<b>Juli August Sept. 2018</b>	<b>Bysykler</b>	Juli	Sykkel	Nettsak Svar- beredskap	BK Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Navnekonkurransen bro Nygårdstangen</b>	03. august	GS	Annonse PM Innsalg Nettsak	Miljøloftet BK SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Grafisk arbeid rapporter og handlingsprogram</b>	Juli	Alt Miljøloftet	Grafisk	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Prosjektbilder</b>	Juli	Miljøloftet	Foto av Miljøloftet- prosjekter	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Mobilitetsuken</b>	September	Mobilitet	PM Nettsak	Miljøloftet BK HFK	<b>Gjennomført</b>
	<b>Tilsvare leserinlegg om trafikk tall og bybaneutbygging</b>	13. sept.	Miljøloftet Kollektiv	Debatt- innlegg	Miljøloftet SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Prøvegraving Småstrandgaten (bomstasjoner)</b>	18. sept	Miljøloftet	Nærinfo	Miljøloftet SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Nye bomstasjoner – portalene monteres</b>	20. sept	Miljøloftet	PM	Miljøloftet SVV	<b>Gjennomført</b>
	<b>Innkjøp profileringsmateriell</b>	September	Miljøloftet	Telt Giveaways	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Revidert handlingsprogram Miljøloftet</b>	September	Miljøloftet	Grafisk	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
<b>Oktober 2018</b>	<b>Faktaark Bompenger</b>	Oktober	Miljøloftet	Faktaark	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Åpning Arna terminal</b>	1.oktober	Kollektiv	Stand Nettsak	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>
	<b>Oppstart Brønndalen</b>	3. oktober	Kollektiv	Nærinfo	Miljøloftet	<b>Gjennomført</b>

<b>Åpning Bjørgeveien</b>	5. oktober	GS	PM Invitasjon Nettsak Innsalg	Miljøløftet SVV BK	<b>Gjennomført</b>
<b>Oppstart Øvre Kråkenes</b>	19. oktober	Kollektiv	Nærinfo	Miljøløftet SVV	<b>Gjennomført</b>
<b>Etablering bomstasjon Småstrandgaten</b>	23. oktober	Miljøløftet	Nærinfo	Miljøløftet SVV	<b>Gjennomført</b>
<b>Åpning Kong Oscars gate</b>	20. oktober	GS Miljøgate Veg	Nærinfo PM	Miljøløftet SVV BK	<b>Gjennomført</b>



Miljøloftet v/Statens Vegvesen  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen  
E-post: [post@miljoloftet.no](mailto:post@miljoloftet.no)  
[www.miljoloftet.no](http://www.miljoloftet.no)



# Dette er Miljøløftet

SAMMEN  
OM



Miljøløftet

## Bomstasjonene

- 29 bomstasjoner i Bergen fra 01.01. 2019
- Envegsbetaling kun i retning Bergen sentrum
- Miljødifferensierte takster gjelder alle bomstasjoner
- Rushtidsavgift kun i de 14 eksisterende bomstasjonene (se kart)
- Rushtidsavgift gjelder mandag–fredag fra kl. 0630–0900 og fra kl. 1430–1630 utenom offentlige helligdager

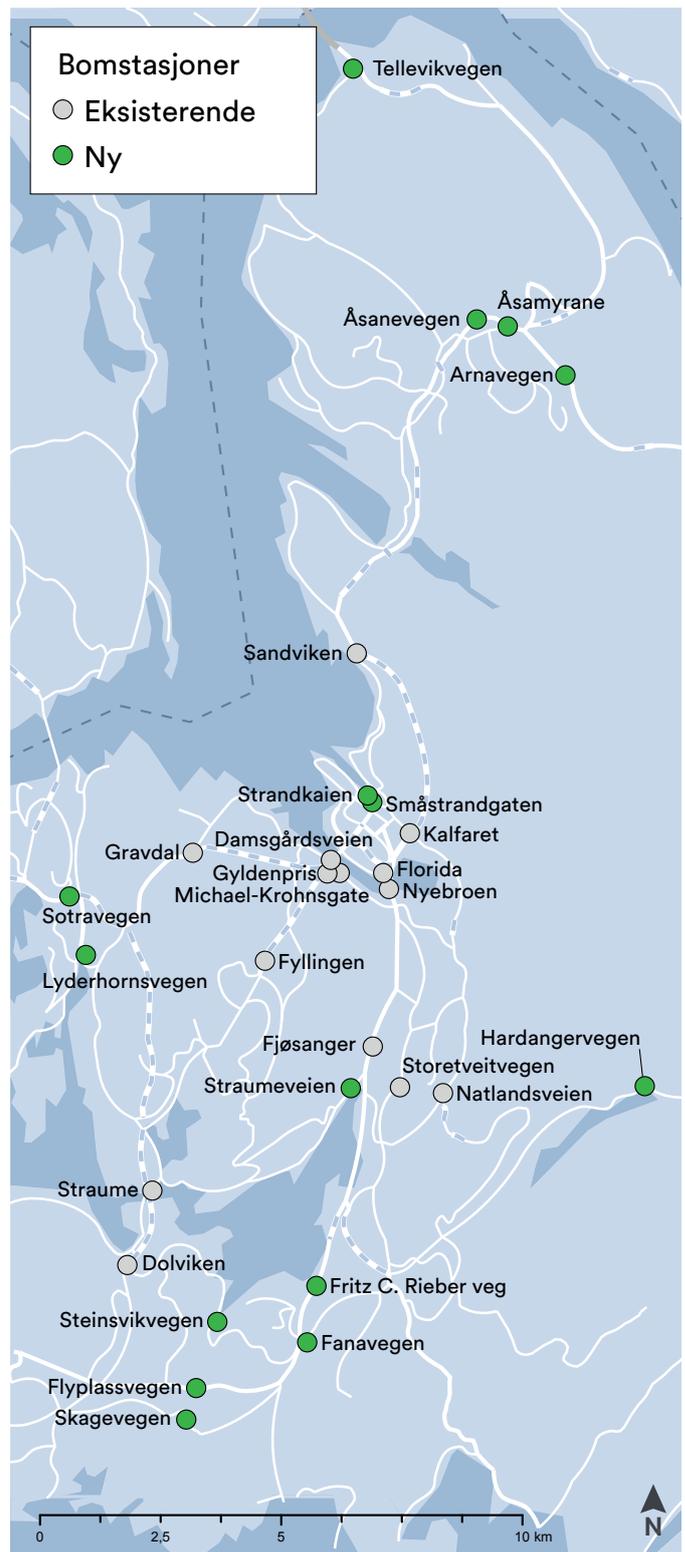
## Kostnader og rabatter

Priser frem til 31.12.2018					
	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2	
	Diesel	Normal-takst	Euro V og eldre	Euro VI	
Utenfor rushtid	29	24	67	36	
Rushtid	54	49	118	72	

Prisene er justert i tråd med utviklingen i konsumprisindeksen siden 2017. Ca. 2 prosent per år. Totalt 4 prosent fra 2017–2019. Disse satsene vil sannsynligvis gjelde fra 01.01.2019.

Kostnadseksempler for takstgruppe 1						
	Kun kjøring i rush			Kun kjøring utenfor rush		
	Diesel	Bensin	Nullutslipp	Diesel	Bensin	Nullutslipp
Bompengetakst	56	51	0*	30	25	0*
Kostnad etter rabatt	44,8	40,8	0*	24	20	0*
Makskostnad per måned	2 688	2 448	0*	1 440	1 200	0*
Makskostnad per år	32 256	29 376	0*	17 280	14 400	0*
Kostnadseksempler for takstgruppe 2						
	Kun kjøring i rush			Kun kjøring utenfor rush		
	Euro V	Euro VI	Nullutslipp	Euro V	Euro VI	Nullutslipp
Bompengetakst	123	75	0*	70	37	0*
Makskostnad per måned	7 380	4 500	0*	4 200	2 220	0*
Makskostnad per år	88 560	54 000	0*	50 400	26 640	0*

\*Partene i byvekstavtalen har avtalt at batterielektriske kjøretøy skal betale bomavgift når nullutslippskjøretøy utgjør mer enn 20 pst. av kjøretøyene som passerer i bomringen i Bergen. Det er regnet med at dette vil skje i 2019. Det er da lagt til grunn takster på 10 kr utenfor rushtida og 20 kr i rushtida. Andel elbiler: målt i september var 19,6 pst.



- Timeregel og månedstak og 20% rabatt gjelder med gyldig AutoPASS brikke
- Passerer du flere stasjoner innenfor en time blir du kun fakturert for dyreste passering
- Passeringstak på 60 per kalendermåned
- Passeringer uten gyldig Autopass-avtale betaler full pris, får ikke timeregel eller passeringstak
- 90% av alle bilene som passerer bomstasjoner i Bergen har gyldig AutoPASS-brikke. De øvrige 10 % er i hovedsak turister og gjennomgangstrafikk



## Ofte stilte spørsmål

**Hvor mye skal kreves inn og hvor lenge varer innkrevningen?**

Det er estimert brutto bompengeneinntekter på om lag 20 milliarder kroner frem til 01.06.2037.

**Er det lovlig å bruke bompenger til andre ting enn veg?**

Ja. Veglovens §27 fastslår at man med godkjenning fra Stortinget i byområder kan bruke bompenger til investeringer i faste anlegg og installasjoner for banegående kollektivtrafikk

**Kan man bruke bompenger for å regulere trafikk?**

Ja, bompenger kan brukes som trafikkregulerende tiltak.

*Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er baserte på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Føresegnene om vilkår og bruk av bompengar i første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.*

**Hva er egentlig Ferde?**

Ferde er det regionale bompengeselskapet for fylkene Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder og Aust Agder. Selskapet er eid av de samme fem fylkene. Selskapet administrerer bompengeneinnkrevningen og sørger for finansiering til bompengeprojektene. Det skal ikke gi aksjeeierne økonomisk utbytte.

**Hvor mye koster det årlig å kreve inn og drifte bomstasjonene i Bergen?**

Årlige innkrevings- og driftskostnader er estimert til 86 mill. kr (Prop. 11S 2017-2018). Det tilsvarer ca. 1 krone per passering.

**Hva får vi for bompengene?**

- Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen (50%)
- Bybanen byggetrinn 5 til Åsane
- Hjellestadvegen, veg og sykkelveg med fortau
- Kollektivløsning mot vest

### Vi får også

- Mindre køer
- Bedre luftkvalitet
- Alternativer til å bruke bil
- Mer effektiv og forutsigbar trafikkavvikling for de som velger bil
- Mindre støy
- Mer plass til myke trafikanter

## I tillegg betaler vi fortsatt for realiserte prosjekter

Her er et utdrag av prosjekter som gir et bilde av omfanget i perioden 2002–2017.

**Større vegprosjekt:**

- Ny firefelts veg mellom Dolvik og vestre innfartsåre ved Liavatnet:
- Byggetrinn I: Dolvik-Sandeide, ca 2,5 km, åpnet 2010
- Byggetrinn II: Sandeide-Liavatnet, ca 4,5 km, åpnet 2015

**Mindre vegtiltak:**

- Midttun–Hop
- Sædalsveien
- Rundkjøring ved Straumevegen
- Fjøsangervegen-Fabrikkgaten
- Firefelts veg Sørås–Hop

**Kollektivtiltak - typiske tiltak i perioden:**

- Terminaler
- Kollektivfelt
- Holdeplasser
- Mindre fremkommelighetstiltak
- Snuplasser etc.

**Miljøtiltak/ Gateopprusting**

- Strandgaten
- Vågsalmenningen øvre del
- Østre Nesttunvei
- Foreningsgaten
- Strandkaaien og Østre Muralmenningen
- Ytre Arna sentrum
- Kong Oscarsgate

**Trafikksikkerhet, typiske tiltak**

- Sikring av skoleveger
- Nedsatt fart, fartshumper og puter
- Utbedring / oppsetting av rekkverk
- Etablering av fortau
- Etablering av tryggere kryssingspunkt
- Etablering av gatebelysning etc.

**Gang- og sykkelveg**

- Vadmyra – Hetlevik
- Sykkelveg med fortau Fyllingsdalsvegen, Allestadvegen- Skarphaugen
- Sykkelveg med fortau Salhusveien
- Sykkelkryssing over Solheimsgaten
- Skilting og oppmerking sentrale strøk
- Sykkelveg med fortau Bjørgeveien, Straumeveien-Sandeide

## Hva hadde skjedd med trafikken i Bergen uten bompenger?

Hva hadde skjedd med trafikken inn til Bergen sentrum hvis vi ikke bygget nye bomstasjoner og ikke tok betalt i dem vi har?\*

- Ved å fjerne bompengene vil biltrafikken gjennom dagens bomstasjoner øke med ca. 21 %. Dette er en betydelig økning på strategiske steder i Bergen som vil ha konsekvenser for trafikkavvikling, køer og tidsbruk.
- Mot nord øker trafikken til over 66.000 kjøretøy pr. dag, mot ca. 55.000 i dag. Det er stor grunn til å tro at denne økningen vil føre til betydelig med kø og forsinkelser på hele strekningen Nygårdstangen – Åsane senter både morgen og ettermiddag.
- Trafikken i Fjøsangervegen blir høyere enn den var før vegen ble avlastet av Ringveg vest. Dette vil sannsynligvis bety at en vil være tilbake til en enda verre køsituasjon og med større forsinkelser enn det en hadde før 2015.
- Også mot vest vil trafikken øke, her med ca. 18 %. Dette vil ytterligere forsterke køene mot vest i ettermiddagsrushet og også bidra til forsinkelser inn mot sentrum om morgenen.

\*Beregninger gjort av Statens vegvesen Region vest

## Sammenligning bompenger i Oslo, Bergen, Nord-Jæren

	Bergen	Oslo	Nord-Jæren
Antall bomstasjoner	29*	83**	38
Miljødifferensierte takster	ja	ja	nei
Rushtidsavgift	ja	ja	ja
Rabatt med gyldig Auto-PASS-brikke	20 %	10 %	20 %
Passeringstak	60	60	75
Estimert årlig brutto bompenginntekter*	1,02 mrd*	4,5 mrd**	1,6 mrd

\*Gjelder fra 01.01.2019 \*\* Gjelder fra 01.03.2019

## Positive tall og effekter for Bergen

- Biltrafikken inn mot sentrum er 6 prosent lavere fra 2015–2017
- Biltrafikken inn mot sentrum 20 prosent lavere enn i 1990
- Rushtidtrafikken er 12 prosent lavere i 2017 enn i 2015
- Tallet på kollektivreisende i Bergen er nærmere doblet fra 2010 til 2017 (antall påstigninger har økt fra 27 millioner til 56 millioner i denne perioden)
- Luftkvalitetmålingene fra 2017 viser rekordlave målinger av nitrogendioksid. Foreløpige tall viser at Bergen i 2017 hadde det laveste nivå av luftforurensing som er målt de siste 15 årene

## Ofte stilte spørsmål og påstander om Bybanen

### Hvorfor bygger vi Bybane? Fem gode grunner til at vi bygger Bybane

1. **Høy frekvens og stor kapasitet**  
Med avgang hvert femte minutt store deler av dagen trenger ikke reisende å bry seg om rutetabell. Banen har kapasitet som tilsvarer mellom 70-90 busser i timen.
2. **God og forutsigbar framkommelighet**  
Banen går som hovedregel i egen trasé og har prioritet i gater med annen trafikk.
3. **Rask av- og påstigning**  
Det er ikke salg om bord, og gjennomgående universell utforming av vogner og holdeplasser.
4. **Tydlig plass i bybildet**  
Bybanen gjør kollektivtrafikken som reisealternativ godt kjent, lett å se og lett å lære seg.
5. **Strukturerende effekt på byutvikling**  
Områdene rundt holdeplasser blir attraktive for boliger, handel og arbeidsplasser slik at Bybanen bygger opp under sitt eget markedsgrunnlag.

### Bybanen kan ikke gå overalt, skal det ikke satses på buss?

- Selvfølgelig skal vi fortsette å satse på buss i Bergen.  
Bussene har en avgjørende rolle i kollektivsystemet i byen.
- Et system med Bybane som rygggrad og et supplerende busstilbud vil gi tilstrekkelig kapasitet og framkommelighet.

### Bybanen er mye treigere enn bussen

- Det spørres hvilken busslinje du sammenligner den med. I verdenssammenheng er faktisk Bybanen i Bergen blant de raskere sporveissystemene, med en snittfart på ca. 28 km/t. Til sammenligning er snitthastigheten for stamlinjene i Bergen (busslinjene 2, 3, 4 og 5) 23,2 km/t.
- Men for reisende som skal langt, kan det virke som om Bybanen stopper for ofte og dermed tar for lang tid. For en del av disse vil ekspressbuss være et bedre alternativ.
- Bybanen har mange på- og avstigninger underveis på traseen, og betjener langt flere reisemål enn endepunktene.





Bybanen. Foto: Christine Hvidsten, Bergen kommune

## Er det lovlig å bruke bompenger til andre ting enn vei?

Ja. Veglovens §27 fastslår at man med godkjenning fra Stortinget i byområder kan bruke bompenger til investeringer i faste anlegg og installasjoner for banegående kollektivtrafikk

## Skal man ikke bygge noe veg i Bergen?

Jo, det skal bygges veg i Bergen, og det gjøres det i dag. Riksvegprosjektet Sveгатjørn – Rådalen er under bygging, og Sotrasambandet vil trolig starte opp i 2020.

Miljøløftet bygger ikke nye veger, men i forbindelse med tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv utbedrer vi også noen vegstrekninger. Eksempler er fv. 556 Hjeltestadvegen, Brønn dalen og fv. 582 Carl Konowsgate/Fyllingsveien. I tillegg settes det årlig av midler til vedlikeholdstiltak på fylkesveg.

## Slik finansierer vi Miljøløftet

Vi har beregnet at vi skal kreve inn rundt 20 mrd brutto i bompenger med hjemmel i Prop. 11 S. Det er viktig å ha klart for seg at ikke alt dette er «nye» penger. Gjelden fra Bergensprogrammet var på 5,3 mrd og skulle ha vært nedbetalt i 2025. Vi ville derfor uansett ha måttet krevd inn 5,3 mrd + finanskostnader + driftskostnader. Den nye bompengepakken gir derfor ca. 14 mrd i «nye» brutto inntekter.

## Byvekstavtalen er en forutsetning for store statlige tilskudd til kollektivprosjekter

Byvekstavtalen vi har nå, avtaleperiode 2017–2023, utløser følgende statlige midler.

- Programområdetiltak på riksveg: 1,5 mrd til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.
- Statlige tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt. Enn så lenge er det Bybanen BT 4 som er inne her, med 3,329 mrd (2018-kroner).
- Belønningsmidler på 1,4 mrd i avtaleperioden.

**Oppsummert blir dette 6,2 mrd i statlige midler som ikke ville blitt utløst uten byvekstavtale.**

For gjeldende avtaleperiode (2017-2023) skal vi kreve inn brutto ca. 6 mrd kroner i bompenger.

**Dette betyr at for hver krone vi krever inn i bompenger, så får vi også ca. en krone i tillegg i statlige tilskudd.**



Bybanepassasjerer. Foto Christine Hvidsten, Bergen kommune

### Hadde vi fått disse statlige pengene uansett?

Ikke nødvendigvis. 50/50-prosentfinansieringen av Bybanen BT 4 er et resultat av byvekstavtalen. I avtaleteksten står det at rammeverket for bymiljø og byvekstavtalene er det som gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Altså; ingen byvekstavtale, ingen 50/50 prosentfinansiering av den fylkeskommunale bybanen. Uten byvekstavtale hadde det blitt brukt statlige penger i Bergen, men ikke med de påvirkningsmulighetene som lokale parter har gjennom Miljøløftet.

Den gjelden som er igjen fra Bergensprogrammet, er opparbeidet fordi Bergen har investert i store prosjekter som Ringveg vest (Knappetunellen) og annet som nå skal nedbetales.

### Fakta om Bybanen

	Strekning	Antall km	Antall holdeplasser	Kostnad	Status
Byggetrinn 1	Sentrum–Nesttun	9,8	15	2,25 mrd løpende kr	Åpnet Juni 2010
Byggetrinn 2	Nesttun–Lagunen	3,6	5	1,35 mrd løpende kr	Åpnet juni 2013
Byggetrinn 3	Lagunen–Bergen Lufthavn	3,6	7	3,6 mrd løpende kr	April 2017
Byggetrinn 4	Sentrum–Fyllingsdalen	10,8	9	6,2 mrd Tall hentet fra Prop 11S	Byggestart 2018. Antatt ferdig 2022/2023
Byggetrinn 5	Sentrum–Åsane	12,5	13	8 mrd Tall hentet fra Prop 11S	Trasévedtak 31. januar 2017. Planoppstart 2018. Antatt ferdig 2031

Utbyggingen har så langt vært svært kostnadseffektiv sammenlignet med lignende anlegg i utlandet.

### Vognpark

- Bybanen har per i dag 28 bybanevogner som er 42 meter lange.
- Vognene har en kapasitet på 285 passasjerer, 105 av disse er sitteplasser.

### Drift

- Bybanen bruker 750 volt likestrøm (det samme som trolleybuss). Bybanen er svært energieffektiv. 25 prosent av strømmen blir regenerert gjennom bremsesystemet og benyttes direkte av andre bybanevogner på linjen.
- Bybanen bidrar til at 21,6 prosent av kollektivreisene i Bergensområdet er «elektriske» og dermed kategorisert som utslippsfrie.

### Rutetilbud og kapasitet

- På hverdager har Bybanen over 300 daglige avganger i begge retninger.
- Frekvens: Avganger hvert 5 minutt i rush.
- Kapasiteten tilsvarer rundt 90 busser i timen i rush.

### Reisetall

- Bybanen har i dag mellom 40 000 og 50 000 reisende på en vanlig hverdag.
- Det er stor pågang av reisende store deler av døgnet.
- Her skiller Bybanen seg fra busstrafikken, der trafikken midt på dagen ofte er lav på mange linjer.

### Fortetting langs Bybanen.

- Befolkningen i regionen forventes å øke i årene framover. For å begrense presset på areal og transportsystemet er det vesentlig at befolkningsveksten kommer som fortetting sentralt i regionen, at det er god balanse mellom bolig og næring, og at kollektivsystemet forsterkes.
- Bybanen svarer på disse målsetningene. En av de virkelig store effektene utbyggingen av Bybanen har hatt i Bergen, er stimulering til en ønsket fortetting og byutvikling langs traséen.
- Det er investert mange ganger verdien av Bybanen i utbygging av nye boliger, offentlige bygg og næring langs traséen fra Byparken til Flesland.
- Nærhet til Bybanens holdeplasser har blitt et kvalitativt fortrinn for både virksomheter og boligområder, og traséens tydelighet og lave terskel for bruk har åpnet for nye transportvaner hos befolkningen.
- Mange av holdeplassene har bidratt til stedsdannelse, og har gitt en viktig identitet til nærområder. Disse forholdene har igjen dannet grunnlag for videre utbygging.

## Hvorfor trenger vi Miljøløftet?

### OM MILJØLØFTET

- Samlebetegnelsen på den nye bompengepakken og byvekstavtalen for Bergen
- Erstattet Bergensprogrammet fra 1. januar 2018
- Gjennomføringsorganet for det som er bestemt i byvekstavtalen
- Hovedmål: Veksten i persontransport i Bergen skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Består av Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Hordaland
- Ledes av en styringsgruppe
- Miljøløftets sekretariat har ansvaret for den daglige driften av samarbeidet

Om 20 år vil vi være over 20 000 flere bergensere og transportbehovet vil øke med nesten 100 000 reiser hver dag. Derfor må vi være ekstra smarte når vi utvikler byen vår for fremtiden.

Miljøløftet er et samarbeid mellom staten, fylket, kommunen og deg. De neste 20 årene skal vi sammen investere for nesten 30 milliarder.

Vi skal bygge bybane, tryggere og bedre veger, sykkelveger, fortau og miljøgater. Sammen skal vi kutte bilkø og klimagassutslipp og sørge for at alle kommer lett og trygt fram i byen vår.

Miljøløftet er både et løfte om å skape en god by å bo for fremtiden og et løfte for miljøet.

### Milepæler

2011

- “Kjuagutt og stril - mindre bil” Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet: Kontinuerlig planlegging og utbygging av bybane til alle bydeler som rygggrad i et helhetlig og høystandard kollektivsystem.

2016

- 1. februar : Tidsdifferensierte bomtakster innført i Bergen
- Faglig grunnlag for byvekstavtale Bergen ble utredet, med forslag til bompengoordning, prosjekter og tiltak
- 19. oktober: Bystyret får fremlagt status for arbeid med bymiljøavtale (senere endret av regjeringen til byvekstavtale)

2017

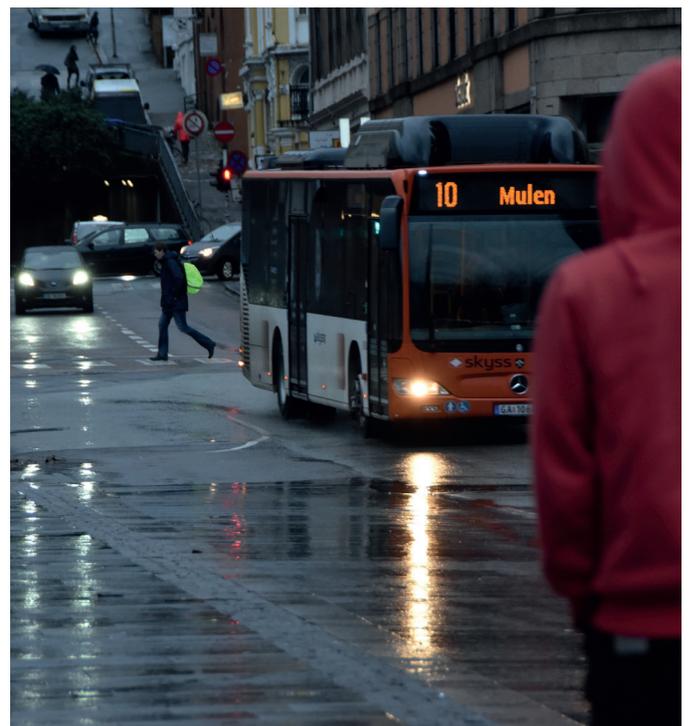
- 10. februar startet forhandlingene for Byvekstavtale for Bergen
- Nullvekst i biltrafikken ble satt som hovedmål
- 31. mai Byvekstavtalen og ny bypakke for Bergen ble vedtatt i Bergen bystyre Fylkestinget vedtok Byvekstavtale Bergen 13. juni 2017.
- 1. september: Den nye Byvekstavtalen for Bergen signeres av fungerende fylkesordfører i Hordaland Pål Kårbø, byråd i Bergen Anna Elisa Tryti, samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner
- Ekstern kvalitetssikring (KS2) av bypakken ferdig høsten 2017
- I desember ble Handlingsprogram for Miljøløftet 2018-2021 vedtatt i Bergen kommune og Fylkestinget
- 15. desember Byutredning for Bergen levert til Samferdselsdepartementet
- Stortingsproposisjon lagt fram november 2017
- 20. desember: Bypakke Bergen vedtas og godkjennes i Stortinget. Vedtaket sikrer finansieringen av byvekstavtalen. Bypakke Bergen og byvekstavtalen i Bergen får samlebetegnelsen Miljøløftet.

2018

- 1. januar Miljøløftet avløste Bergensprogrammet
- 1. juni ble miljødifferensierte takster innført i Bergen
- Juli: Bygging av nye bomstasjoner starter
- 24. august: Reforhandling av byvekstavtalen for Bergen med omegnskommunene Os, Lindås, Fjell og Askøy startet

2019

- Oppstart av innkreving av bompenger i de femten nye bomstasjonene 1. januar 2019.



Fotgjenger og buss. Foto: Ingrid Feet Bjørgo, Miljøløftet



**Miljøloftet**

Miljøloftet v/Statens Vegvesen  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen  
E-post: [post@miljoloftet.no](mailto:post@miljoloftet.no)  
[www.miljoloftet.no](http://www.miljoloftet.no)

## Vedlegg 6

### NOTAT

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule/ 93053457  
Vår dato: 24.10.2018  
Vår referanse:

## Sak 72/18 Seminar om satsingen på sykkel i Miljøløftet

### Bakgrunn

I Miljøløftets styringsgruppemøte 14. september 2018, var partene enig om at det bør være enda bedre samordning i satsingen på sykkel. Det ble besluttet at det skal arrangeres et seminar for partene om dette temaet. Dette notatet skisserer rammer for dette seminaret.

### Mål for seminaret

Målet for seminaret er å belyse suksessfaktorer for sykkelsatsingen i Bergen. Seminaret kan for eksempel ha følgende tema:

- Økonomiske, planmessige og organisatoriske flaskehals
- Hva kan gjøres med enkle midler – ikke bare der vi bygger bybane
- Pragmatisme for å få noe gjort
- Best mulig samhandling i tidlig i planfase

Målgruppen for seminaret er fagmiljøene hos de offentlige aktørene. Det anbefales at også politisk nivå inviteres, og at siste del av seminaret er spesielt tilpasset politisk nivå.

### Innspill fra partene

Sekretariatet har drøftet bestillingen med Faggruppe gang og sykkel samt med Miljøløftets arbeidsgruppe. Å arrangere et seminar om sykkel, passer godt inn i det pågående arbeidet med å revidere den gjeldende sykkelstrategien. Dette er et tverretattlig arbeid som skal rullere sykkelstrategien for å sikre målrettet arbeid og riktig prioritering for at flere skal sykle i Bergen. Arbeidet har sin egen prosjektgruppe med medlemmer fra alle partene i Miljøløftet.

Når seminaret skal avholdes, kan reforhandlingene av byvekstavtalen ha ført til at nye parter er med i Miljøløftet. Vi bør planlegge slik at seminaret også er interessant for de eventuelle nye kommunene.

Hordaland fylkeskommune har fått penger fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) til et prosjekt som skal kartlegge infrastruktur for sykkel i regionale vekstsoner. Dette gjør HFK i samråd med de fire regionsenterkommunene Fjell, Askøy, Os og Lindås. Bergen kommune er også deltaker i prosjektet selv om det ikke blir gjennomført kartlegging der, fordi Bergen har relativt god oversikt allerede gjennom arbeidet med sin sykkelstrategi. Resultatene fra dette arbeidet kan være aktuelt å presentere på et slikt sykkelseminar.

**Aktuelle tema:**

- Strategi framover – hvordan innrette satsingen slik at sykkelen bidrar vesentlig til nullvekstmålet?
- Nullvisjon og nullutslipp – en målkonflikt? Se sykkel i sammenheng med gange, kollektivtrafikk og bil.
- Hva vet vi om sykling i Bergen – fakta fra reisevaneundersøkelsen
- Oslostandard – fokus på trafikale ambisjoner i det enkelte snitt
- Evaluering av gjeldende sykkelstrategi i Bergen
- Hva har vi faktisk gjort f.eks. siste år – bilder og kart. Også aktuelt til Miljøloftets nettside.

**Forslag til opplegg:**

Basert på innspill fra de ulike partene, foreslår sekretariatet følgende opplegg:

- Dato settes til fredag 15. februar 2019. Datoen er sjekket ut med politisk ledelse, som kan inviteres inn fra klokken 12.00 dersom de ikke har mulighet til å delta hele dagen.
- Prosjektgruppen for sykkelstrategiarbeidet får ansvar for å utvikle programmet.
- Sekretariatet tar ansvar for rammene rundt seminaret (påmelding, lokale, bevertning osv.). Deltakerne dekker egne kostnader ved seminaret.

**Forslag til vedtak:**

Saken tas til orientering

## Vedlegg 7 NOTAT

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi til:

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule/ 93053457  
Vår dato: 24.10.2018  
Vår referanse:

### Sak 73/18 Orientering om arbeidet med organisering av Miljøloftet

#### 1. Bakgrunn

Miljøloftets organisering og styringsstruktur har vært diskutert flere ganger så langt i år: I AKG 23.02.18, 23.03.18 og 16.05.18, samt i styringsgruppa den 12.03.18 og 06.06.18.

Sekretariatsleder har siden august arbeidet videre med organisering av Miljøloftets organisering og styringsstruktur etter de føringene som er gitt av styringsgruppens vedtak og i samråd med de øverste administrative ledere i de ulike virksomhetene. Et notat om arbeidet er drøftet i AKG 2. oktober, og det er enighet om de grep som er gjort så langt og om veien videre.

Parallelt med at vi utvikler organiseringen av Miljøloftet, er byvekstavtalen under reforhandling. Det er enighet om at en ny organisering må ha en struktur som er ekspanderbar hvis flere kommuner kommer inn, og at strukturen både må være enkel å forstå og være inkluderende for nye parter.

Under følger en kort, revidert gjennomgang av de ulike organene i Miljøloftet og hva som er deres hovedoppgaver, samt status for hvor langt arbeidet med ny organisering er kommet. Noen av disse beskrivelsene er uendret fra slik de står i det vedtatte handlingsprogrammet for Miljøloftet 2019-2022 (vedtatt av styringsgruppen 14. september 2018). Andre er revidert etter drøfting i AKGs møte 2. oktober.

Det vil bli laget utfyllende mandater som beskriver hver enkelt gruppe/hvert organ sitt hovedansvar, myndighet og handlingsrom.

#### 2. Grupper som har en etablert struktur eller der struktureringen er under ferdigstilling

##### 2.1. Styringsgruppen – som beskrevet i Handlingsprogrammet 2019-2022

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

## 2.2. Administrativ koordineringsgruppe (AKG) – revidert forslag

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

AKG skal være et lederforum som skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i AKG skal etablere et godt grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen. Medlemmene i AKG skal samtidig kunne gi beslutningsstøtte til de faste medlemmene i styringsgruppen. AKG-møtene legges derfor tett opp mot hvert styringsgruppemøte, slik at kommende styringsgruppesaker kan drøftes.

Bergen kommune v/ kommunaldirektør for byutvikling leder møtene.

Det er enighet om at det er nødvendig med et organ, en type arbeidsutvalg, som kan drive med godt saksforberedende arbeid sammen med sekretariatet før møtene i AKG. Dette beskrives nærmere i punkt 2.4.

## 2.3. Sekretariatet – revidert forslag

Sekretariat har siden Miljøløftet ble etablert vært i en oppstartsfase, og skal nå struktureres og videreutvikles slik at det er tilpasset styringsgruppen sitt behov for et felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet.

Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen og for AKG og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens og AKGs beslutninger. Sekretariatet skal videre utarbeide årlige handlingsprogram, følge opp og rapportere ressursbruk og måloppnåelse, samt foreslå og sette i drift styringsprinsipper- og verktøy.

Alle de fem partene i Miljøløftet har understreket at selv om sekretariatsmedarbeiderne er ansatt i Statens vegvesen, er det svært viktig at de opptre på vegne av alle virksomhetene. Dette sikres ved å bygge et tett og sammensveiset sekretariat, som er tydelig på hvilken rolle det har, og ved å satse videre på dem som har vært med å bygge opp Miljøløftet nå i startfasen.

Sekretariatet består av sekretariatsleder, controller og to kommunikasjonsmedarbeidere. Den ene kommunikasjonsmedarbeideren har så langt vært ansatt midlertidig stilling. Styringsgruppen behandlet en sak rundt denne stillingen i februar 2018.

*Sak 18/18 Utviding av vikariat kommunikasjonsansvarleg  
Torill Klinker orienterte om ressursituasjonen på kommunikasjonsarbeidet og behov for at noverande vikar får forlenga midlertidig tilsetjing ut året. Styringsgruppa støtta dette midlertidige behovet, men presiserte at ei eventuell ny fast stilling innanfor kommunikasjon bør prioriterast i samband med rullering av handlingsprogrammet, og etter ei fagleg behovsvurdering.  
Vedtak: Noverande kommunikasjonsansvarleg får forlenga midlertidig tilsetjing ut året. Avgjerd om eventuell oppretting av ny stilling på kommunikasjon vert teke i samband med revisjon av handlingsprogram 2019-2022.*

Midler til denne stillingen er nå lagt inn i handlingsprogrammet ved at det er satt av 5 mill. til kommunikasjon per år i handlingsprogramperioden 2019-2022.

Saken har også vært drøftet i Administrativ koordineringsgruppe 23. mars 2018, der følgende ble referatført:

- *AKG slutter seg til forslaget om å styrke kommunikasjon med et fast årsverk fra 1. januar 2019. Det ekstra årsverket gjennomføres innenfor rammen på 5 millioner kroner som årlig er satt av til kommunikasjon i handlingsprogramperioden.*
- *Det legges til grunn at den ekstra kapasiteten i særlig grad vil bli brukt til kommunikasjonstiltak for å øke kunnskapen blant byens befolkning om hva bompengene blir brukt til og hva Miljøløftet er og arbeider for å få til.*
- *AKG gir sekretariatsleder og Statens vegvesen Region vest ved kommunikasjonsstaben fullmakt til å følge opp prosessen med å få en ny fast ressurs på plass.*

Ihht. Styringsgruppens vedtak, skal altså avgjørelsen om oppretting av ytterligere en fast stilling på kommunikasjon tas etter en faglig behovsvurdering. Det er sekretariatsleders klare oppfatning at å beholde denne medarbeideren må ha høyeste prioritet. Denne medarbeideren utgjør en svært verdifull kontinuitet for arbeidet med Miljøløftet. Det er ingen tvil om at kommunikasjon er svært viktig i Miljøløftet, og vil være minst like viktig fremover.

Sekretariatsleder vil likevel understreke at i denne nye struktureringsfasen av Miljøløftets sekretariat, må alle medarbeiderne i sekretariatet regne med fleksibilitet i arbeidsoppgaver. Dette er ikke minst viktig for å få på plass et robust arbeid med porteføljestyling, en oppgave som krever at alle medarbeiderne i sekretariatet er med og sikrer at dette løses best mulig.

Sekretariatsleder vil ta de nødvendige grep for å sikre at sekretariatet kan levere i tråd med de krav som stilles av Miljøløftets ledelse. Oppsummert betyr dette at:

- Kommunikasjonsstillingen som har vært midlertidig, gjøres fast fra 1. januar 2019. Midlene til dette hentes fra posten kommunikasjon i det vedtatte Handlingsprogrammet, der det er satt av 5 mill. kroner for hvert år i fireårsperioden.
- Controller-ressursen hentes foreløpig ved å leie inn en controller fra Statens vegvesen. Midlene til dette hentes fra posten sekretariat i det vedtatte Handlingsprogrammet, der det er satt av 2 mill. kroner for hvert år i fireårsperioden.
- Disse 4 heltidsstillingene sikrer at alle sekretariatets oppgaver blir ivaretatt. Dette er også i tråd med midlene som er satt av i handlingsprogrammet.

Sekretariatsleder er ansvarlig for å følge opp og rapportere på ressursbruk og måloppnåelse, og er den som både står til ansvar for og kan styre/omprioritere innenfor de administrative økonomiske rammene og øvrige ressurser som disponeres av sekretariatet.

#### 2.4. «Arbeidsutvalg» – nytt forslag

«Arbeidsutvalget» er en arbeidstittel, og navn på denne gruppen må diskuteres videre. Den er tenkt som AKGs forlengede arm, og som et organ som har kapasitet til å gå noe dypere inn i de faglige sakene før de eventuelt fremmes for AKG og styringsgruppen. Arbeidsutvalget vil være sentralt i dialogen med faggruppene. Arbeidsutvalget får også en svært viktig rolle mht. å bistå sekretariatet med avklaringer underveis i det daglige arbeidet. Arbeidsutvalget er tenkt som et mellomnivå mellom AKG og faggruppene, og som en viktig sparringspartner for sekretariatet. Arbeidsutvalget skal sikre at alle prosjektene blir godt beskrevet med fokus på porteføljestyling, slik at det legges til rette for gode prioriteringsdiskusjoner.

### **3. Grupper der organiseringen fortsatt er under revidering**

#### **3.1. Faggrupper – fortsatt under revidering**

Det er i dag fem faggrupper, videreført fra Bergensprogrammet: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafiksikkerhet. Alle parter i Miljøløftet har signalisert behov for å vurdere dagens faggrupestruktur.

Sekretariatsleder har så langt lagt frem en oppdatert oversikt over alle faggruppenes medlemmer for AKG, og er nå i ferd med å slutføre en besøksrunde til alle faggruppene for å høre deres tanker om videre organisering. Saken vil bli fulgt opp videre i AKG i tråd med de prinsipper og den enighet som er skissert innledningsvis i punkt 1 i dette notatet.

### **4. Forslag til vedtak**

Saken tas til orientering.