

Prosjektportefølje 2022

Vedlegg til Miljøloftets handlingsprogram 2023-2026



SAMMEN
OM



Miljøloftet

Alver kommune | Askøy kommune | Bergen kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Statens vegvesen | Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statsforvaltaren i Vestland



Forord

Alle prosjekter i Miljøløftet skal porteføljestyres. Det innebærer at prosjektene prioriteres ut fra en helhetlig vurdering av bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring.

For å legge til rette for kvalitet i Miljøløftets porteføljestyring, skal alle prosjekter som foreslås finansiert gjennom Miljøløftet ha sitt eget prosjektark. Dette er standardiserte skjema som skal legge til rette for at prosjekter så langt det lar seg gjøre kan vurderes opp mot hverandre. Det finnes to forskjellige typer prosjektark, ett for større prosjekter og ett for samlepotter som inkluderer flere mindre prosjekt og/eller driftsprosjekter.

Miljøløftets prosjektportefølje gir en oversikt over alle prosjektark som er spilt inn og foreslått med finansiering gjennom Miljøløftet i forbindelse med den årlige rulleringen av Miljøløftets handlingsprogram.

Miljøløftets prosjektportefølje for 2022 utgjør grunnlaget for Miljøløftets handlingsprogram 2023–2026. Hvert prosjektark er markert med et grønt eller et rødt merke som indikerer hvorvidt prosjektet er prioritert med finansiering i handlingsprogram 2023-2026 eller ikke.

Prosjektporteføljen for 2022 inneholder i overkant av 90 prosjekter. Disse er sortert etter kommune, og deretter presentert i alfabetisk rekkefølge. For prosjekter som er del av Miljøløftets handlingsprogram, er alle tall oppgitt i 1 000 kroner og i forventet 2023-verdi. Prosjekter som ikke er del av handlingsprogrammet, er oppgitt i 2022-kroner. Mer informasjon om finansieringen av det enkelte prosjekt fremkommer i prosjektarkene.

Merknader til Miljøløftets prosjektportefølje 2022:

- Noen prosjekter finansieres gjennom belønningsmidler i 2022, og er derfor ikke del av handlingsprogrammet for 2023-2026. Slike prosjekt er markert med et blått merke.
- Prosjekter som var del av handlingsprogram 2022-2025, men hadde sin siste bevilgning i 2022, er markert med rødt merke, på lik linje med prosjekter som ikke er prioritert i handlingsprogrammet.
- Noen av prosjektene er finansiert som del av en samlepott, og har derfor ikke egen linje i handlingsprogrammet, andre prosjekter er finansiert med planleggingsmidler, mens byggingen av prosjektet foreløpig ikke er en del av handlingsprogrammet.

Merk ellers at prosjektporteføljen delvis er auto-generert, så feil kan forekomme. Ta kontakt med Miljøløftets sekretariat ved spørsmål.

**Innholdsfortegnelse**

Du finner dette ikonet på alle sider oppe til høyre.
Klikk på ikonet for å komme tilbake til innholdsfortegnelsen.



Bergen kommune	6
E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie–Rådal	7
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding	10
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold	13
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun–Fjøsanger	16
E39, Fv556 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger–Kristianborg	19
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten	22
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum	25
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Minde Allé–Fabrikkgaten	28
E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Sandvikstorget–Glassknag	31
Arbeidsprogram og prosjektutvikling, Sentrumsgruppen	34
Bybanen til Fyllingsdalen, byggetrinn 4	36
Bysykkelordningen i Bergen	39
E16 Kollektivtiltak Foreningsgaten	42
E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien	45
E16, Rv577 Permanent løsning for sommerstengning av Torget–Bryggen	48
E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum	51
E39, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	54
Fremkommelighetstiltak sykkel	57
Fv5170, Fv5186 Sandslivegen, kollektivfelt	59
Fv5174 Kokstadvegen, kollektivfelt, gs-veg	62
Fv5190 Apeltunvegen	65
Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis	68
Fv5208 Kjøkkelvikvegen samanhengande gang og sykkeltilbod	73
Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg	76
Fv5216 Loddefjord terminal og gs-anlegg	81
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma–Slettstølvegen	84
Fv5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole	88
Fv5322 Holdeplasser ved Sletten senter bybanestopp	92
Fv5324 Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuiter	95
Fv5354 Garnesvegen Bommane–Rasmusvegen	98
Fv5364 Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg	102
Fv557 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken–Sandvikstorget	105

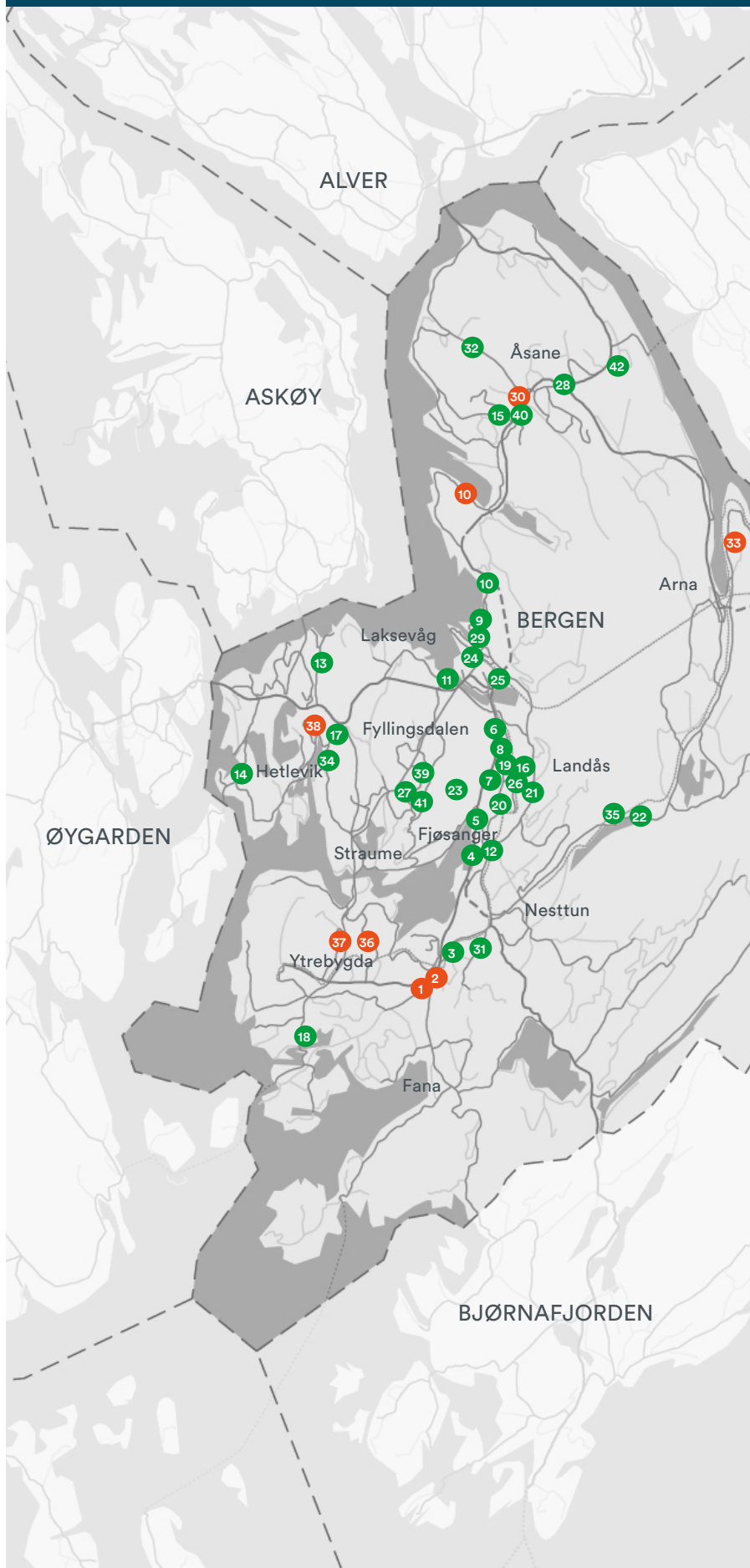


Innholdsfortegnelse 2 / 3

Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	108
Fv573 Hjeltestadvegen	111
Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien	114
Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler	118
Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle	121
Fv582, Kv5312 Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg	126
Fv585 Nattlandsveien, Birkelundtoppen–Hagerupsvei, nord	130
Fv587 Planlegging av tunnel bak Grimesvingane	134
Fv587 Søylen Sundsbrua	137
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen BT4	141
Gangveier til kollektivtraseer	144
Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 Bergen sentrum–Oasen	147
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	150
Oppdatert kunnskapsgrunnlag for framkomesituasjonen på Nordre Brurås	152
Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune	154
Oppgradering holdeplasser	158
Oppgradering signalanlegg og ASP	160
Planlegging Bybanen byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	162
Planlegging fylkesveg	165
Program for teljing og analyse av fotgjengertraumar og åtferd	166
Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv	168
Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	169
Sykelbyavtale - Sykkelbyen Bergen	171
Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune	174
Trafikkplan sentrum. Avbøtende tiltak. Planleggingsmidler.	178
Trafikksikkerhet	180
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss	181
Alver kommune	183
Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune	184
Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg	187
Fv5452 Leknesvegen	190
Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen i Alver, G/S-veg	193
Fv5474 Seim	196
Prosjektsamling belønningsmidler Alver	199
Askøy kommune	201
Fv5254 Kleppevegen ved Myrane	202
Kv1158 Kvernhusdalen	206
Oppfølging av sykkelstrategi	209
Planleggingsmidler Askøy kommune	211



Bjørnafjorden kommune	212
Attraktivt og berekraftig Osøyro	213
E39 Distribusjonssenter for hydrogen	215
E39 Søfteland sentrum - forstudie: GS-løysingar	219
Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning	222
Fv5158 GS-bru over Pøyla	225
Fv552 Etablering av trafiksikker og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen	228
Fv552, E39, Fv5150, Fv5152, Fv5154, Fv583 Uprøving av ringbuss som konsept for Osøyro og nærområda	232
GS-løysing Lidarosgardane–Lyseparken	235
Kv1027 Gymnasvegen del 2	238
Kv1128 Nilsavegen	241
Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken	244
Sykelstrategi for Bjørnafjorden kommune	247
Øygarden kommune	249
Fv 561 Ågotnes Miljøgate	250
Fv209 Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen	252
Kv1136 Sentrumsgate Grønomyrsvegen	255
Kv1146 Kulvert Idrettsvegen	258
Prosjekt ”bysyklar” i regionsenteret	261
Prosjekt ”sykkelparkering” i regionsenteret	263
Trafikkanalyse for regionsenter Straume	265
Hele avtaleområdet	267
Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport	268
Drift av sekretariatet i Miljøløftet	270
Kommunikasjon: Få passasjerer tilbake til kollektivtrafikken	272
Reduserte billettpriser kollektivtransport	273
Reisevaneundersøkelsen (RVU)	274
Standardheving med vedlikeholdskaraktar fylkesveg	275
Trygg sykkelparkering	277



Prosjekter

1. E39, Rv580 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie–Rådal
2. E39 Sykkeltamveg Bergen, sammenbinding av del 1 og 2.
3. E39 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold
4. E39 Sykkeltamveg Bergen delstrekning 3, Nesttun–Fjøsanger
5. E39, Fv556 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger–Kristianborg
6. E39 Sykkeltamveg delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten
7. Sykkeltamveg delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum
8. E39 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 5, Minde Allé–Fabrikkgaten
9. E39, Fv577 Sykkeltamveg del 6, Bradbenken–Sandvikstorget
10. E39, Fv577 Sykkeltamveg del 6, Sandvikstorget–Glassknag
11. Rv555, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate
12. Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis
13. Fv5028 Kjøkkelvikvegen samanhengande gang- og sykkeltilbod
14. Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjennet, G/S-veg
15. Fv5306 Hesthaugvegen, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole
16. Fv5324 Hagerups vei, Storetveitv.–Nattlandsv. sykkelfelt/fartspuiter
17. Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel
18. Fv573 Hjeltestadvegen
19. Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle
20. Fv582/Kv5312 Årstad, Storetveitv. (Hagerups v.–Fantoft), sykkelanlegg
21. Fv585 Nattlandsveien, Birkelundstoppen–Hagerups vei
22. Fv587 Søylen Sundsbrua
23. N/A Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen BT4
24. E16 Kollektivtiltak Foreningsgaten
25. E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien
26. Fv5322 Holdeplasser ved Sletten senter bybanestopp
27. N/A Bybanen til Fyllingsdalen, byggetrinn 4
28. N/A Planlegging Bybanen BT5, Bergen sentrum til Åsane
29. E16, Rv577 Permanent løsning for sommerstengning av Torget–Bryggen
30. E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum
31. Fv5190 Apeltunvegen
32. Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma–Slettestølvegen
33. Fv5354 Garnesvegen Bommane–Rasmusvegen
34. Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhorn-sveien
35. Fv587 Planlegging av tunnel bak Grimesvingane
36. Fv5170, Fv5186 Sandslivegen, kollektivfelt
37. Fv5174 Kokstadvegen, kollektivfelt, gs-veg
38. Fv5216 Loddefjord terminal og gs-anlegg
39. Fv5364 Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg
40. Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler
41. N/A Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 Bergen sentrum–Oasen
42. Oppdatert kunnskapsgrunnlag for framkomesituasjonen på Nordre Brurås

E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie–Rådalen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana, Ytrebygda

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går langs Rv580/E39 Flyplassvegen fra Skeie til Rådalen/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelssenteret Rådalen/Lagunen samt mot Fv546 Fanavegen. Det skal sikres planskilt kryssing for gående og syklende over Rv580 Flyplassvegen, Fv5172 Grimseidvegen og Fv546 Fanavegen. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Sykkelveg med fortau, lengde ca 1,7 km.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt gang- og sykkeltrafikk samtidig som en oppnår økt trafikksikkerhet. Tiltaket skal trafikksikre kryss, separere gående og syklende samt fjerne eksisterende biltrafikk på gs-vegen og dermed legge til rette for at flere skolebarn og andre kan gå trygt selv om det blir stor sykkeltrafikk. Strekningen inngår som en del av prioritert sykkelnett i Bergen, og skal bidra til at en oppnår nullvekstmålet.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse, Bedre bymiljø. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Prosjektet bidrar til:

- å knytte flere prioriterte fortetningsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelssenter Lagunen og Bergen sør
- å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Viktig bidrag til nullvekstmålet ved å legge til rette for både lokal og gjennomgående sykkeltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som en viktig delstrekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer gang- og sykkel-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Tiltaket gir også bedre trafiksikkerhet for skolebarn som bruker strekningen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 1 er samfunnsnyttene beregnet til 0,11. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	267 700
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	9 380	5 420	3 000	800	186				
Kostnad bygging	258 320				5 000	121 900	101 420	30 000	
Kostnad total	267 700								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Grovt overslag. Anslag vil bli utført når reguleringsplan foreligger.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Annen finansiering utenfor Miljøløftet*

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Tiltaket inngår som delstrekning 1 av Sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Planforslag under utarbeidelse, forventet oversendt Bergen kommune for førstegangsbehandling i 2022.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Planforslag under utarbeidelse.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke aktuelt.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2019	30.06.2024	01.07.2024	31.12.2025	01.01.2026	31.12.2028	31.12.2028

Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan, det antas i 2024.

E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektnavnet var tidligere E39 Sykkelstamveg Bergen, sammenbinding av del 1 og 2. Parsellen vil binde sammen delstrekning 1 fra Rådalen/Skeie og delstrekning 2 fra Nesttun med bydelssenteret Rådalen/Lagunen. Det skal sikres Sykkelstamveg Bergen i østre del av Laguneplanen med kryssing av Krohnåsvegen. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Sykkelveg med fortau, lengde ca. 0,6km med asfaltert bredde på 6m.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt gang- og sykkeltrafikk samtidig som en oppnår økt trafikksikkerhet. Tiltaket skal trafikksikre kryss, separere gående og syklende og dermed legge til rette for at flere skolebarn og andre kan gå trygt selv om det blir stor sykkeltrafikk. Strekningen inngår som en viktig del prioritert sykkelvegnett i Bergen, og skal bidra til at en oppnår nullvekstmålet. Tiltaket er hovedtilbudet for gående- og syklende til og gjennom bydelssenteret Rådalen/Lagunen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til:

- å knytte flere prioriterte fortetningsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelssenter Lagunen
- å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv
- bedre folkehelse
- bedre bymiljø

Støttekriterier

Reduserer køer og luftforurensning, og viktig bidrag til nullvekstmålet, gjennom bedre konkurransekraft for både lokal og gjennomgående gang- og sykkeltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen. Strekingen inngår i områdeplan for Rådal/Lagunen .

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer gs-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Tiltaket bidra også til bedret trafikksikkerhet for gs-trafikken og for skolebarn som bruker strekingen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 1 er samfunnsnyttan beregnet til 0,11. Dersom hele strekingen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	500		250	250				
Kostnad bygging								
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping

Statens vegvesen skal gi et kontanttilskudd til planprosjektet på kr 500.000. Det er Bergen kommune som er ansvarlig for oppfølging av reguleringsplanen. Det er også inngått utbyggingsavtale mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Lagunen DA. Så langt vi kjenner til er kostnaden ikke periodisert enda.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*



Finansieringskilde plan	<i>Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Tiltaket inngår som delstrekning 1 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger. Viktig at strekningen bygges ut samlet for å få hele effekten.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplan pågår. Prosjektet ledes av Bergen kommune.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke avklart - avventer reguleringsplan.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke avklart - avventer reguleringsplan.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Ikke avklart - avventer reguleringsplan.

E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

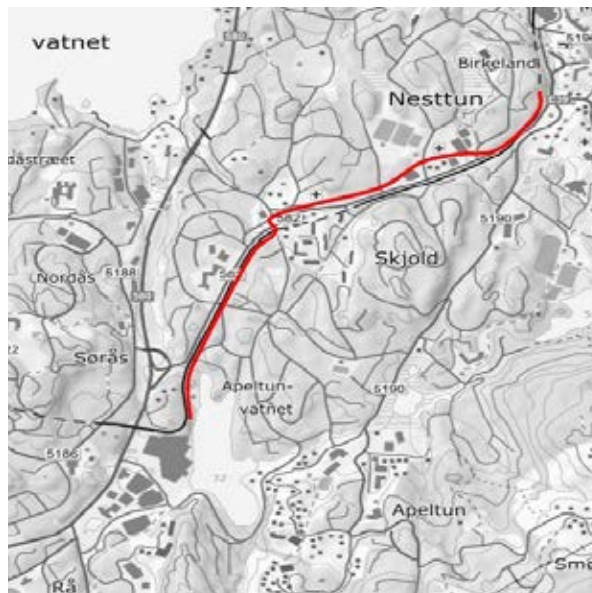
Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet het tidligere E39 Osbane, Nesttun–Skjold (Osbanen Rådalen–Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen. Parsellen går fra Apeltunvannet ved Lagunen til Skjoldskiftet ved Nesttun og vil binde sammen bydelssentrene med en høykvalitets sykkelveg med fortau. Strekningen er ca. 2,5 km lang og vil få total asfaltert bredde på 6,5 meter. Adkomstkjøring på traséen skal fjernes, og nye adkomster etableres. Det skal bygges ny bro inntil bybanebroen over Søråskrysset. Mellom Skjold gård og Skjoldskiftet følger traseen gamle Osbanen.



Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt gang- og sykkeltrafikk samtidig som en oppnår økt trafikksikkerhet. Tiltaket skal trafikksikre kryss, separere gående og syklende samt fjerne eksisterende biltrafikk på GS-vegen og dermed legge til rette for at flere skolebarn og andre kan gå trygt selv om det blir stor sykkeltrafikk. Strekningen inngår som en viktig del av ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen, og skal bidra til at en oppnår nullvekstmålet.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til:

- å knytte flere prioritert fortetningsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelssenter Lagunen og Bergen sør
- å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv
- bedre folkehelse
- bedre bymiljø

Støttekriterier

Reduserer køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 2 er samfunnsnyttene beregnet til 1,35. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	214 900
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	227 000	76 200	24 300	69 700	52 800	4 000		
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Reguleringsplan*

Kostnadsvurdering utdyping *Byggherreoverslag skal utarbeides på byggeplan.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Tiltaket inngår som del av delstrekning 2 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Nødvendig plan grunnlag ferdig.</i>
Status grunnverv	<i>Arbeid pågår, Eksproprieringssak pågår</i>
Status grunnverv utdyping	<i>Ekspropriering pågår.</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggeplan pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Byggestart 2022.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2017	31.12.2021	01.11.2022	31.12.2025	30.06.2025

Utdyping

Ikke aktuelt.



E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun–Fjøsanger

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Bergen kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Bergen kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen strekker seg fra Skjoldskiftet til Gamlehaugeten og vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen.

Sidearm til Nesstunvegen på nordsiden av Hopsvannet inngår i prosjektet. Lengde 4,1 km sykkelstamveg.



Formålet med prosjektet

Oppgradering av en viktig delstrekning på selve ryggraden i sykkelnettet i Bergen. Dagens gang- og sykkelveg har mange syklistar med høy fart og det er stort behov for eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående og syklende og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Paradis og Midtun skole samt Hop oppvekststun ligger langs strekningen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre folkehelsen og bymiljøet, økt sykkel- og gangandel, hjertesonetiltak, bidra til å nå nullvekst-målet og økt trafikksikkerhet samt komplementere kollektivtransport.

Støttekriterier

Redusere personbiltrafikken som vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i prioritert sykkelnett, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop, Paradis, Fjøsanger). Tiltaket fører til mindre syklistar i overordnet vegnett som brukes mye av buss og bil og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 3 er samfunnsnyttan beregnet til 0,89. Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	366000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	21 100	19 000	2 100					
Kostnad bygging	365 600				69 000	127 000	169 600	
Kostnad total	386 700	19 000	2 100		69 000	127 000	169 600	

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Plankostnadene omfatter også påløpte kostnader fra tidligere planfaser. Høsten 2019 ble det gjennomført kostnadsanslag basert på foreliggende planforslag. Det må gjennomføres et nytt anslag når det foreligger en vedatt reguleringsplan.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte beregning viser at nytten av prosjektet er størst dersom hele strekning fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Planforslaget ble oversendt i oktober 2020 til 1. gangs behandling i Bergen kommune.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke avklart.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke aktuelt.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2014	30.06.2023	01.07.2023	31.12.2024	01.01.2025	31.12.2027	31.12.2027

Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan. Det er varslet innsigelse fra Vestland fylkeskommune v/fylkeskonservator.



E39, Fv556 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger–Kristianborg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

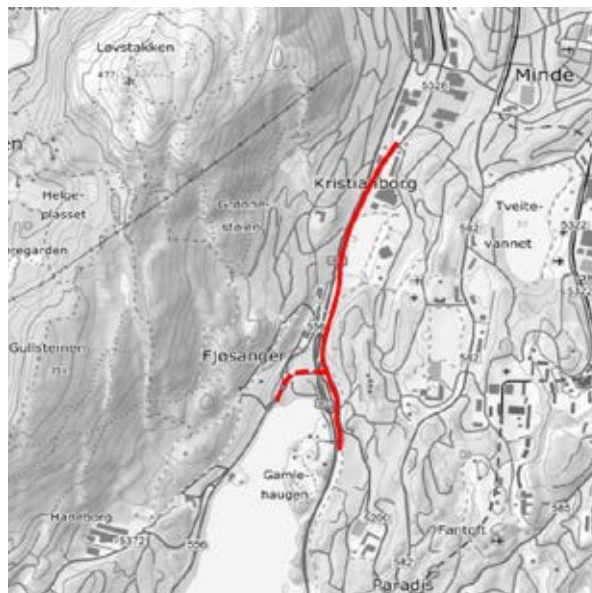
Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektnavnet var tidligere E39, Fv556 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 4, sammenkobl. Fjøsangerkrysset. Delstrekningen binder sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda med sykkeltilbudet fra sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg. Tiltaket består i etablering av nytt gang- og sykkeltilbud over en lengde på 1,7 km fra Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp på Minde samt en arm fra Fjøsangerkrysset mot Straumevegen.

Formålet med prosjektet

Etablere et sammenhengende og attraktivt tilbud til syklende og gående. Øke antall syklende og gående. Bidra til bedre folkehelsen og bymiljøet. Bedre forholdene for kollektivtrafikken.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse, og bedre bymiljø. Økt sykkel- og gangandel, bedre trafikksikkerhet og komplementering av kollektivtilbudet ved å tilrettelegge for overgang til kollektiv.

Støttekriterier

Redusere personbiltrafikken som vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i prioritert sykkelnett, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av traseen gir mulighet for trafikksikker og god transport for myke trafikanter. Prosjektet bidrar til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil fjerne flere trafikkfarlige punkt. Kollektivfelt fra E39 og opp rampen til Fjøsangerkrysset skal vurderes i planarbeidet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 4 er samfunnsnyttan for en bruløsning er beregnet til -0,26. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	337000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	21 100	12 600	5 300	3 200				
Kostnad bygging	334 900				42 200	126 800	165 900	
Kostnad total	356 000	12 600	5 300	3 200	42 200	126 800	165 900	

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Plankostnadene omfatter også påløpte kostnader fra tidligere planfase. Reguleringsplanarbeidet er i innledende fase og løsningen er ikke fastlagt. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Nei

Finansieringskilde plan

Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Sykkelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte beregning viser noe negativ samfunnsnytte av prosjektet isolert sett, men vært stor nytte dersom hele strekning fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	VLFK har i planprosessen kommet med uttale hvor de ber om at en fullverdig løsning for sykkeltiltaket planlegges sammen med Ringveg øst og at en i det videre planarbeidet utreder O+-tiltak innenfor planområdet. Med bakgrunn i uttalen fra VLFK utredes det nå et midlertidig tiltak forbi Fjøsangerkrysset.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke avklart.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke avklart.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2019	30.06.2024	01.07.2024	30.06.2025	01.07.2025	31.12.2026	01.01.2027

Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan. En vurderer i første omgang å regulere et midlertidig tiltak forbi Fjøsangerkrysset. Et fullverdig gang- og sykkeltiltak i Fjøsangerområdet vil trolig bli planlagt sammen med Ringveg øst.

E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet het tidligere E39 Sykkelstamveg delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten. Parsellen går fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen sykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen. Lengden er ca. 400 m langs E39 Fjøsangervegen. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Det planlegges for sykkelveg med fortau. Prosjektet er nå foreslått noe justert i forhold til løsningen som inngikk i oppstartsvedtaket i 2019. En del av justeringen i planarbeidet inkluderer også en strekning langs Fabrikkgaten for å sikre en god kobling mot høyskoleområdet på Kronstad og eksisterende sykkelveg.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet. Tiltaket vil koble sammen eksisterende sykkelruter i området og få etablert en sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet frem til krysningspunktet og over Fjøsangervegen (i plan). Dette vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på denne strekningen. Det skal om mulig sikres arealer til en fremtidig planskilt løsning som på lengre sikt vil kunne gi en konfliktfri kryssing av Fjøsangervegen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet vil bidra til bedre folkehelse og bymiljø. Underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet skal gi økt trafikksikkerhet og øke andelen syklende og gående. Prosjektet tilrettelegger for attraktive alternativer til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra Bergen og Mindemyren. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet for gående og syklende og bedre sammenhengen i transportsystemet. Videre skal det komplementere kollektivtransport.

Støttekriterier

Ved at flere velger å sykle eller gå vil dette gi reduserte klimagassutslipp, mindre kø, luftforurensing og støy. En sammenkobling av sykkelruter og gangakser gir et mer attraktivt og trafikksikkert anlegg for både gående og syklende, og flere vil velge å gå eller sykle.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som en viktig delstrekning i prioritert sykkelnettet i vedtatt sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting rundt bydelsentraene og bybanen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke beregnet.

Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	74000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	10 500	2 200	2 600	500				
Kostnad bygging	78 200				7 400	49 700	21 100	
Kostnad total	84 500							

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Kostnadene er basert på et svært grovt overslag for en løsning med kryssing i plan over Fjøsangervegen. Det vil bli gjennomført anslag i forbindelse reguleringsplanarbeidet.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Nei

Finansieringskilde plan Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Finansieringskilde bygging Stat post 30 Programområdemidler riksveg



Prosjektet som del av helhet

Tiltaket inngår som del av delstrekning 5 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Planforslag til Bergen kommune 2023.

Status grunnnerv

Ikke avklart

Status grunnnerv utdyping

Ikke avklart - avventer reguleringsplan.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2014	31.12.2018	01.03.2021	30.06.2024	01.07.2024	30.06.2025	01.07.2025	31.12.2026	31.12.2026

Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan, det antas i 2024.

E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

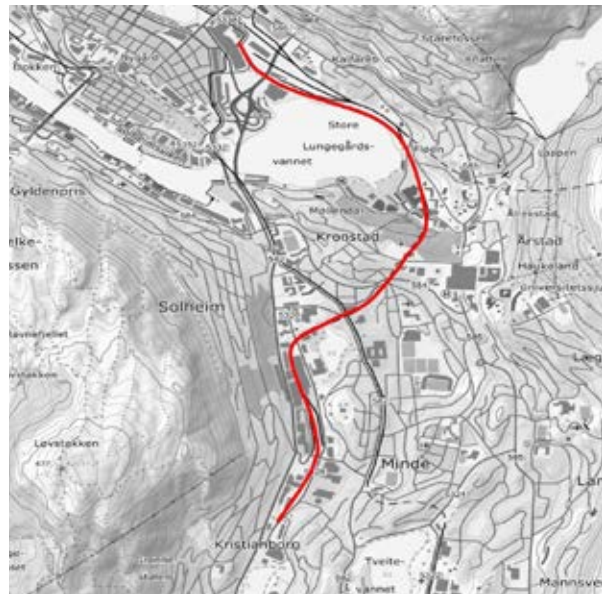
Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Kristianborg bybanestopp til Bergen sentrum og er et svært viktig tilbud for å binde sammen tilbudet til gående og syklende på strekningen Sentrum–Møllendal–Kronstad–Mindemyren. Prosjektet vil gi en høykvalitets sykkelveg og et nytt gangtilbud på strekningen, og vil betjene høgskoleområdet på Kronstad og Haukeland sykehus-området, i tillegg til Mindemyren, Møllendal/Fløen og Bergen sentrum. Prosjektet bygges parallelt med Bybanen B4 Sentrum–Fyllingsdalen på gamle Vossebanetraséen. Lengde er 4,3 km. Det etableres 4m sykkelveg, 2,5 m fortau.



Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet. Prosjektet vil etablere sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet, som vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på strekningen mellom Bergen sentrum og Mindemyren. Strekningen inngår som en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen sør. Tiltaket vil separere gående og syklende og dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til:

- å knytte flere prioriterte fortetningsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelssenter Lagunen og Bergen sør
- å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv
- å komplementere kollektiv transport
- bedre folkehelse
- bedre bymiljø

Støttekriterier

Reduserer køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er en viktig delstrekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 5 er samfunnsnyttan beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	<i>Ja</i>
Styringsramme (beløp)	<i>960200</i>
Styringsramme (kroneverdi)	<i>2022</i>
Er tallene inkludert mva?	<i>Ja</i>

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	<i>1 137 200</i>	<i>947 600</i>	<i>189 600</i>					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Reguleringsplan*

Kostnadsvurdering utdyping *Vestland fylkeskommune har varslet kostnadsoverskridelse på prosjektet i sak 72/21 til styringsgruppen til Miljøløftet.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket inngår som delstrekning 1 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Prosjektet er i byggefase.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Prosjektet er i byggefase.</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektet er i byggefase.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
							31.12.2022	31.12.2022

Utdyping

Bygges av Bybanen Utbygging.

E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Minde Allé–Fabrikkgaten

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Minde Allé til Fabrikkgaten og gjelder etablering av sykkelveg med fortau på strekningen. Tiltaket bygges av Bybanen Utbygging samtidig med utbyggingen av Bybanen byggetrinn 4. Strekningen er ventet å få en vesentlig trafikkvekst som resultat av at en større del av trafikken skal tas med gange, sykkel eller kollektivtrafikk, og høyeste standard i N100 for gang- og sykkelveger er lagt til grunn.

Det etableres 4 meter sykkelfelt, 2,5 meter fortau og grøft på begge sider. Deler av traseen går i kulvert under Minde Allé.

Formålet med prosjektet

Formålet er å få på plass en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående i området. Dette gir økt trafikksikkerhet for alle trafikanter, økt fremkommelighet for syklister og god tilrettelegging for gående og syklende til/fra Fana og Årstad, Mindemyren og Bergen sentrum.

Prosjektet er et av flere infrastrukturtiltak som skal føre til at veksten i persontransporten tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk, samt bidra til at sykkelandelen i Bergen skal øke til 10 pst.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse og bymiljø, underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet. Prosjektet bidrar til å knytte flere prioriterte forfettingsområder sammen med sykkel, å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra sentrum langs Bergensdalen. Videre sikres god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel. Det etableres et vesentlig mer trafikksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter som komplementerer transporten.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Plangrunnlaget for fremtidig sykkelstamveg fra sør (EG39) på strekningen Minde Allé-Fabrikk-gaten inngår nå i tre ulike reguleringsplaner. De aktuelle planene er: Bybanen B4, delstrekning Mindemyren (ID: 64860000), Områdeplan for Mindemyren (ID: 61140000) og Reguleringsplan for fv. 253 gs-veg Minde Allé-Fabrikk-gaten (ID:19400000).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet inngår som en viktig delstrekning i prioritert sykkelnett, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet bidrar substansielt til Bergen bystyres ambisjoner om å tilrettelegge for "gåbyen" og hjertesoner.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 5 som helhet er samfunnsnyttan beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	116 200	63 400	52 800					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Prosjektet er i hovedsak ferdigstilt. Det gjenstår mindre arbeider i 2022, samt behov for inndekning av merforbruk fra tidligere.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Prosjektet bygges sammen Bybanen byggetrinn 4.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Prosjektet er under bygging.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Grunnerverv utbetalt.</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektet er under bygging.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.01.2016	30.06.2022	30.06.2022

Utdyping

Prosjektet er gjennomført i to byggetrinn, der første byggetrinn etablerte midlertidig løsning på deler av strekningen i 2018. Prosjektet ferdigstilles som en del av Bybanen Utbygging sitt arbeid med Bybanen byggetrinn 4.

E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Sandvikstorget–Glassknag

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag og binder sammen sykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger i hovedsak langs fylkesveg og litt langs E39 helt i nord før Munkebotstunnelen, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnelen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt.



Prosjektet innebærer gravearbeider mot repperbanen (kulturminne) og må utføres i henhold til beskrivelse fra Byantikvar. Det er viktig at det koordineres mellom prosjektet og prosjekt med oppgradering av Munkebotntunnelen. Prosjektet må sørge for at trafikken til enhver tid kan passere på strekningen (omkjøringsvei for Fløyfjellstunnelen).

Det gis også tilbud om støytiltak på nærliggende boliger som har beregnet støy over tiltaksgrensen. Prosjektet er tilpasset ny vedtatt fartsgrense på 40km/t (nye skilt primo 2022). Gjensidigekrysset og gangfelt på E39 /Fv577 signalreguleres.

Formålet med prosjektet

Prosjektet skal bidra til økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper på strekningen og bedre situasjonen for syklister og gående med adskilt tilbud. Det skal også skape trafikksikre krysningspunkt og redusere ulykkesfrekvens, samt bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk i Gjensidigekrysset.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltrekke nye syklister. Øke trafikksikkerhet. Komplementere kollektivtransport. Bedre folkehelse.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnede målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket inngår i prioritert sykkelnett i sykkelstrategi for perioden 2020-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk, og bedrer forholdene for kollektiv. Flere nye rør etableres under E39/Fv577 som del av Bergen kommunes arbeider med flom,- og overvannsproblematik i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er ikke beregnet, men tilrettelegger for bedre forhold for syklende og kollektiv og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi med høy nytte basert på forventet økt trafikkmengde syklende og økt trafikksikkerhet -trygghetsfølelse.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	75 900
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	75 900	75 900						
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Endring i plan på deler av strekningen 2021/2022 som følge av fremtidige privat og off. utbygging på deler av strekningen, samt samarbeid med Bergen vann for å bedre flom,- og overvann i området krever nytt byggherreoverslag 1 kvartal 2022. Prosjektet har ikke finansiering i handlingsprogram 2023-2026 ettersom siste løyving ble gitt i 2022.

Usikkerhet i kostnadsoverslag 15

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan



Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Tiltak vil bli gjennomføres sammen med E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken-Sandvikstorget. Sum besparelse vil fremkomme i nytt anslag 1.kvartal 2022</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplan vedtatt for deler av strekningen.</i>
Status grunnerverv	<i>Arbeid pågår</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Vedtatt fattet for ekspropriering (2stk).</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggeplan pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Igangsettingstillatelse gitt for opprinnelig plan. Revidert søknad og byggesøknad sendes primo 2022.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.04.2022	01.02.2025	01.05.2025

Utdyping

Gjennomføring av støytiltak starter april 2022. Entreprenør kan starte 01.08.2022. Prosjektet gjennomføres sammen med Bradbenken–Sandvikstorget.

Arbeidsprogram og prosjektutvikling, Sentrumsgruppen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Analyse

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Bergen kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Sentrumsgruppen ønsker å start et arbeid med et arbeidsprogram, samt utvikle nye prosjektforslag. Arbeidsprogrammet skal være et arbeidsverktøy og styringsdokument for prioritering av sentrumsgruppens arbeid med innspill til Miljøløftets handlingsprogram.

Primærkriterier

Utbygging av kollektivsystemet og gange/sykkelvegnettet krever økt plass/kapasitet i vegnettet. Handlingsrommet for utvikling av tiltak som kan fremme gange, sykkel og kollektivtransport begrenses ofte av store trafikkmengder. Det er lite plass og mange trafikantgrupper med behov for kapasitet, og det er mange uløste oppgaver som krever utredning og planlegging. Som grunnlag for anbefalingene til Miljøløftets handlingsprogram, vil det bli arbeidet med overordnede trafikkanalyser, forberedende planlegging og koordinering av fagområder/etater. Gruppen vil mellom annet utarbeide forprosjekter for tiltak som blir grunnlag for utfylling av prosjektark, og senere detaljplanlegging og gjennomføring.

Støttekriterier

Sentrumsgruppen skal bidra til at det utvikles prosjekter/analyser av tiltak som skal bedre forholdene for kollektiv, sykkel og gange, og redusere biltrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bidrar til utvikling av prosjekt som bygger opp under målsettinger og retningslinjer i overordnede transport- og arealplaner, samt føringer i pågående planarbeid for transportnettet i deler av sentrum,

herunder:

- Nasjonal transportplan (NTP)
- Byveksttalen for Bergensområdet
- Kommuneplanen for Bergen
- Gåstrategi for Bergen 2019-30
- Sykkelstrategien for Bergen 2019-30



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Det er behov for å se på mulighetene for tiltak som kan bidra til å nå målsettingene for det sentrale byområdet; redusere biltrafikken og legge bedre til rette for miljøvennlige transportmidler (kollektiv, sykkel og gangtrafikk). Det må vurderes tiltak som kan gjennomføres innenfor en kort-siktig tidshorisont (bl.a. nye sykkeltraséer), og langsiktige trafikkomlegginger tilpasset nye, større infrastrukturtiltak, som bybane etc.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Usikkert kostnadsanslag

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler,

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 000	2 000	2 000	2 000	2 000

Bybanen til Fyllingsdalen, byggetrinn 4

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det skal etableres ny bybanetrasé fra Kaigaten i Bergen sentrum til Oasen i Fyllingsdalen. Traseen er omlag 10 kilometer lang og får åtte nye holdeplasser, inkludert midlertidig holdeplass i Kaigaten. Forventet kjøretid er i underkant av 20 minutter. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel.

Formålet med prosjektet

Traseen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målepunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traseen.

Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen binder sammen Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren med planer om storstilt byutvikling i årene fremover. Prosjektet gir også stort potensial for å omdanne bilreiser til kollektivreiser og vurderes som svært viktig for å oppnå nullvekstmålet.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet gir økt konkurransekraft for både kollektiv, gange og sykkel på tverrforbindelsen Fyllingsdalen–Mindemyren–Bergen sentrum, og er således et viktig bidrag til nullvekstmålet.

Støttekriterier

I tillegg er det attraktivt å bygge og bo langs Bybanen. Dette fører til at flere får glede av banen det og øker den samfunnsøkonomiske nytten av investeringene. Bybanen knytter mennesker og

tjenester tettere sammen. Bybanen er tidsbesparende og gjør at flere jobbreiser kan gjennomføres. Produktiviteten øker, køer blir mindre, CO2-utslippene lavere, støynivået synker og det blir mindre svevestøv.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i KVVU for Bergensområdet, KPA for Bergen, byvekstavalen og vedtatt reguleringsplan.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet ivaretar flere tiltaksområder innenfor kollektiv, sykkel, gange og areal- og knutepunktsutvikling.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er knyttet store investeringskostnader til prosjektet, men kollektivsystemet er regnet som en samfunnskritisk oppgave og på generelt grunnlag samfunnsøkonomisk lønnsomt. Passasjerprognosen for 2040 er om lag 35 000 - 39 000 passasjerer i døgnet for hele traseen. Tidligere byggetrinn viser at reelle passasjertall er vesentlig høyere enn prognosen. Planlagt byutvikling langs traseen gjør at flere får glede av banen det og øker den samfunnsøkonomiske nytten av investeringene.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	6 658
Styringsramme (kroneverdi)	2018
Er tallene inkludert mva?	Nei

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	3 890 000	3 558 000	332 000					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport, Annet

Kostnadsvurdering utdyping Med bakgrunn i mangelfull indeksering ligger prosjektet an til å gå over styringsramma.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt, Bompenger</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Ikke relevant.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Ikke relevant.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke relevant.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke relevant.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektet åpnes for trafikk høsten 2022, sluttoppgjør er venta ferdigstilt i 2023.

Bysysselordningen i Bergen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Laksevåg, Årstad

Byggherre/ansvarlig: Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt:

Driftsansvarlig etter endt prosjekt:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bysysselordningen ble innført sommeren 2018. I 2020 ble det syklet over 1 million turer. I 2020 ble tredje og siste fase i utrulling til 1000 bysykler-, 2000 låser- og 100 stasjoner gjennomført. Bysysselordningen er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøløftet, brukerbetalning og sponsorat.



Formålet med prosjektet

Bysykler i Bergen skal bidra til å:

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet støtter opp under sykkelsatsing og kollektivsatsing.

Støttekriterier

Prosjektet støtter opp under sykkelsatsing og kollektivsatsing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bysykelordningen støtter opp under:

- Sykkelstrategi og handlingsplan for Bergen
- Nasjonal sykkelstrategi

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet støtter opp under sykkel-satsing og kollektivsatsing.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Helseeffekter: En bysykelordning vil normalt medføre mer sykling. På individnivå kan mer sykling være økonomisk og gi bedre helse, høyere levealder og økt velvære. Dette er utdypet i tiltaket Sykkelveg og sykkelnett.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	4 200
Styringsramme (kroneverdi)	2018
Er tallene inkludert mva?	Nei

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging									
Kostnad total			4 300	4 300	4 300	4 300	4 300	13 000	

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Årlig driftskostnad 7,7 millioner eks mva. 8 årig kontrakt, 2 år opsjon deretter. 2018-2026.
Usikkerhet i kostnadsoverslag	0
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	
Prosjektet som del av helhet	Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping *Ikke relevant.*

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping *Ikke relevant.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Ikke relevant.

E16 Kollektivtiltak Foreningsgaten

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

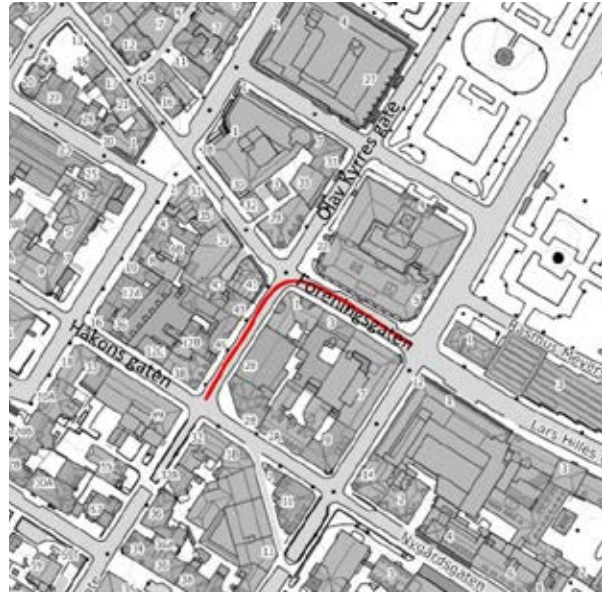
Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Rutenettet til Skyss legges om etter åpning av Olav Kyrres gate. Dette medfører behov for ombygging av signalanlegg og refuge samt behov for ny skiltplan for permanent tilrettelegging for busstrafikk gjennom Foreningsgaten, kryss Foreningsgate/Olav Kyrres gate og kryss Olav Kyrres gate/Håkonsgaten.



Foreningsgaten har vært innsnevret til ett felt i 2021 og fortau mot syd og vareleveringslomme stengt, som følge av OBAS ombygging av Olav Kyrres gate 22A. Arbeidene har vært forsinket ut i 2022. Pågående pandemi har også ført til det har vært lite hensiktsmessig å kvalitetssikre forutsetninger som ligger til grunn i forprosjektet for permanent løsning med tellinger på stedet.

Midlertidig løsning etablert i forbindelse med åpning av Olav Kyrres gate videreføres til permanent løsning kan bygges i 2023

Formålet med prosjektet

Sikre trafikkavvikling for buss i Foreningsgaten, kryss Foreningsgaten/Olav Kyrres gate og kryss Olav Kyrres gate/Håkonsgaten.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre trafiksikkerhet. Styrke konkurransevne for kollektivtransport.

Støttekriterier

Redusert kø. Redusert luftforurensing. Triveligere byrom.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikke relevant.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke beregnet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	<i>Nei</i>
Styringsramme (beløp)	<i>10 600</i>
Styringsramme (kroneverdi)	<i>2022</i>
Er tallene inkludert mva?	<i>Ja</i>

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	<i>11 200</i>		<i>1 600</i>	<i>9 600</i>				
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Overslag er basert på vurdering av antatte mengder og omfang. Prosjektet er ikke detaljprosjektet.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Omlegging av rutenett for busser etter åpning av Olav Kyrres gate medfører konsekvenser for trafikkavvikling i Foreningsgaten og behov for tiltak på for å sikre svingebevegelser på nye bussruter i Foreningsgaten.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan*

Planstatus utdyping *Bygging vil skje innenfor gjeldende reguleringsplan, og tilgjengelig trafikkareal. Det er utarbeidet forprosjekt.*

Status grunnverv *Avklart*

Status grunnerverv utdyping *Ikke behov for grunnerverv.*

Forberedende arbeider *Prosjektering pågår, Byggeplan pågår*

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2020	31.12.2021			01.05.2022	30.09.2022	01.04.2023	30.09.2023	30.09.2023

Utdyping

Ikke relevant.

E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv5338 Lungegårdskaien inkl. innkjøringsløsning til Bygarasjen.

Formålet med prosjektet

Forbedre fremkommelighet og med dette redusere forsinkelser for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgenrushet.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket forventes å gi betydelig fremkommelighetsgevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgenrushet (opp mot 5-7 minutters redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarende fremkommelighetsgevinst for annen trafikk, og vil derfor ikke endre konkurranseforholdet bil/kollektiv.

Støttekriterier

Redusert kø, redusert luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i tråd med overordnede målsettinger om å styrke kollektivtrafikken.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket bedrer fremkommeligheten for næringstransport til godsterminalen på Nygårdstangen (transport som er fritatt fra nullvekstmålet). Tiltaket gir bedret fremkommelighet for personbiltransport mot sentrum i morgenrushet. Dette er i utgangspunktet i konflikt med overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten. Det er imidlertid ikke mulig å oppnå forbedringer for kollektivtransporten uten at øvrig transport også får bedre fremkommelighet. Gevinstene for kollektivreisende er størst (ca. 60% av personreisene som får bedre fremkommelighet er kollektivreisende, ca. 40% er bilbaserte personturer).



Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket forventes å gi svært stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Estimert nåverdi for innsparte tidskostnader er 100-200 mill. kr. Dette må sees i forhold til en anleggskostnad på anslagvis 11 mill. kr.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Nei
Styringsramme (beløp)	11 300
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	11 900		1 600	10 300				
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Basert på mengdeliste fra forprosjekt.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Bedret fremkommelighet for kollektivtrafikken.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan*

Planstatus utdyping *Tiltak innenfor trafikkareal, liten risiko og usikkerhet.*

Status grunnverv *Ikke avklart*

Status grunnverv utdyping *Tiltak innenfor trafikkareal.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Prosjektering settes i gang når prosjektet er avklart.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.08.2022	31.12.2022	01.01.2023	01.07.2023	01.07.2023

Utdyping

Relativt enkelt prosjekt, liten risiko for uforutsette problemer.

E16, Rv577 Permanent løsning for sommerstengning av Torget–Bryggen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Areal og knutepunktsutvikling, Gange, Sykkel, Kollektiv, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gjelder etablering og utprøving av skiltløsninger, omkjøringer og tilrettelegging for en permanent stenging av Torget/Bryggen for biltrafikk om sommeren. Kollektivtrafikken er unntatt fra løsningen, og det skal

etableres gode rutiner og opplegg for varelevering. Løsningen for skilting og trafikkavvikling skal kunne videreføres som del av permanent trafikkløsning for sentrum, samt kunne brukes både ved anleggsgjennomføring og permanent stengesituasjon for bybane til Åsane.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å redusere trafikken i sentrum, utvikle erfaringsgrunnlag for stengesituasjoner i tilknytning til anleggsgjennomføring og etablering av permanent løsning med bybane til Åsane. Løsningen skal fremme gange og sykkel og bidra til mindre støy, luftforurensing og mer trivsel i bygatene.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Styrke kollektiv, sykkel og gange som transportmiddel i sentrum ved å redusere gjennomgående biltrafikk og på denne måten gi bedre plass til kollektiv, sykkel og gange.

Støttekriterier

Forventet endring i kjøremønster og en tilpasning til nytt kjøremønster med endret reisemiddelvalg som på sikt vil bidra til mindre biltrafikk i sentrumsområdet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Redusert biltrafikk i sentrum vil kunne gi mindre konfliktgrad mellom myke trafikanter og biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen).

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre kollektiv, sykkel og gange mer attraktivt og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i bysentrum. Prosjektet vil kunne bidra til å etablere trafikkløsninger som reduserer konfliktnivå og bedrer trafikkkavvikling i permanent situasjon med bybane som vil reduserer kødannelse for permanent situasjon.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging			4 000	2 000				
Kostnad bygging			2 200	4 200				
Kostnad total			6 200	6 200				

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Erfaringstall fra tidligere prøveprosjekt for sommerstenging torget/Bryggen. Fordelingen mellom planlegging og bygging kan avvike etter valg av løsning.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *Stor*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Arbeidet vil være tett knyttet opp med beredskapsplaner for trafikkkavvikling mht. både forlenget Fløyfjellstunnel, fremtidig trafikkløsning for sentrum og permanente skiltløsninger for trafikkkavvikling i sentrum. Kostnadsfordeling mellom prosjektene vil avhenge av valg av løsning.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår, Ikke behov for reguleringsplan</i>
Planstatus utdyping	<i>Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke behov.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Arbeid med forprosjekt pågår.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Iverksetting sommeren 2023.

E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Areal og knutepunktutvikling

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

E39 ligger som en barriere gjennom sentrale deler av Åsane. Kartlegging viser behov for å etablere flere nye gangforbindelser over E39. Særlig prioritert er kryssing nord for Arken til C-tomten, et tiltak som foreslås prioritert som et strakstiltak. Tiltaket er beskrevet i områdeplan for Åsane sentrum, vedtatt i 2012.



Formålet med prosjektet

Åsane skal utvikles som en gåby, og det er behov for å knytte Åsane sentrum til boligområdene i øst. Det er svært mangelfulle muligheter for å krysse E39, og det må etableres flere kryssingspunkt, som en strategi for å skape kortere forbindelser og dermed insentiver til å velge gange-/sykkel til sentrum, både for handel, offentlige tjenester, tilgang til kommende bybanestopp og forbindelse til idrettsområdene Åsane arena og Åsane i vest.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet er svært viktig for å styrke konkurransekraften for gange og sykkel. Ved å etablere en gangbru vil en kunne knytte bolig og næringsområder øst for E39 nærmere Åsane sentrum. I tillegg vil en kunne redusere bruken av bil og dermed få en mer effektiv og fremtidsrettet arealutnyttelse av viktige sentrumsarealer.

Støttekriterier

Prosjektet vil bidra til å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken. Tall for dette vil en få frem gjennom arbeidet med Strategisk planprogram for Åsane og gjennom arbeidet med forprosjekt/trafikkplan for Åsane sentrum - jf. eget prosjekt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kryssingspunkt er forankret i Kommunedelplan Åsane sentrale deler, vedtatt 18.09.06, planid 993.0000. Tiltaket er og beskrevet i områdeplan for Åsane sentrum, vedtatt i 2012.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bygge opp under en positiv knutepunktsutvikling i sentrale deler av Åsane. Flere mennesker som bor og jobber på østsiden av E39 i Åsane gis mulighet til å gå eller sykle i stedet for å krysse E39 med bil.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Et forprosjekt inklusive en trafikkplan vil kvantifisere antallet som vil få et forbedret tilbud ved et slikt tiltak. Prosjektet støtter opp under nullvekstmålet og vil sammen med andre tiltak i Strategisk planprogram for Åsane gi helsegevinster, mindre bilkøer og bedre trivsel.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	2 000		2 000					
Kostnad bygging	23 000				23 000			
Kostnad total	25 000							

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Kostnadsvurdering pr idag er usikker. Første steg er å få prosjektert en midlertidig gangbro over E39. Usikkerheten vil reduseres etter hvert som avklaringene gjøres i prosjekteringsfasen.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *50*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Ja - sammen gjennomføring samtidig med andre tiltak i strategisk planprogram for Åsane vil være hensiktsmessig. En tenker da spesielt på arbeidet med forprosjekt/trafikkplan for Åsane sentrum som vil se på muligheten for å prioritere 3 veger for kollektiv, sykkel og gange.*



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Ambisjonen er å detaljregulere gangbroen i reguleringsplanen for bybanen. Tiltaket vil da bli innlemmet i reguleringsplanen for bybanen med arealformål og bestemmelser.

Status grunnverv

Status grunnverv utdyping

Areal vest for E39 eies av Åsane Senter AS og øst for E39 eier Åsane sentrum øst arealene. SVV eier en ca 45 m bred korridor til E39.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Ref arbeidet med detaljregulering av trase sammen med bybanen over. Ambisjonen er at en i 2023 har midler til å detaljprosjekttere broen slik at den kan bygges i 2024 og eller 2025.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
03.10.2022	03.08.2023	01.04.2023	01.10.2023	01.06.2023	01.01.2024	01.01.2024	01.07.2025	01.07.2025

Utdyping

Gjennomføringsplanen baserer seg på å få regulert tiltaket i pågående bybaneplan. I tillegg må Bergen kommune og Statens vegvesen samarbeide godt og prioritere ressurser til prosjekteringsledelse og gjennomføring av selve byggetiltaket.

E39, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkel felt og fortau langs Fv 558, Kringsjøvegen/ Carl Konows gate mellom Fyllingsvegen og Gyldenpriskrysset. Det etableres også nytt tilbud for gående og syklende opp mot Puddefjordsbroen og kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset mot sentrum. Det etableres belynings- og signalanlegg og man oppgraderer eksisterende sykkel felt fra Danmarks plass til Kringsjøvegen med rødt dekke. I forbindelse med arbeidene er det behov for riving av et bolighus i Carl Konows gate 5 og flytting av trafo for BKK i Carl Konows gate. Nytt profil for Carl Konows gate: For å unngå at to byggherrer utfører arbeid i samme område (omtrent) samtidig og for å rekke oppstart av Trolley 2020 er etablering av fundament og master for Trolley 2020 med i samme entreprise. I tillegg etableres endeholdeplass på Lyngbø og Birkelundstoppen. Det har også vært hensiktsmessig å ta med etablering av ensidig fortau i Fyllingsvegen i samme kontrakt. På vegne av Bergen kommune VA-etaten oppgraderes kommunale ledninger i området. Kostnader for dette fakturerer ENT rett til Bergen kommune VA-etaten. BK-VA sin andel av felles-kostnadene blir viderefakturert fra SVV.

Formålet med prosjektet

Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere. Prosjektet skal koble sammen sykkelrutene Laksevåggruten og Fyllingsdalsruten mot sentrum i Gyldenpriskrysset ved å etablere en sammenhengende sykkelvei fra Kringsjøveien til Michael Krohns gate.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafikksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Triveligere gate med mer plass til mennesker.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I forbindelse med Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 ble det utarbeidet et forprosjekt der en så på mulighetene for å etablere en sammenhengende og attraktiv sykkeltrase mellom Bergen vest og sentrum. Samtidig så man på løsninger for å bedre forholdene for syklister på Gyldenpris samt tiltak for å forbedre tilbudet for gående og kollektivreisende. Forprosjektet konkluderte med at det er mulig å binde sammen eksisterende sykkelfelt i Kringsjøvegen med sykkelfeltene i Michael Krohns gate. En sammenkobling mellom disse områdene er viktig for å oppnå en sammenhengende og foretrukket trase. Reguleringsplan for tiltaket ble vedtatt 21.06.2017 (PlanId: 63270000)

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tillegg til etablering av tosidig sykkelfelt og fortau etableres kollektivfelt gjennom Gyldenpris-krysset.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke beregnet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	288500
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	334 900	234 600	95 000	5 300				
Kostnad total								

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Det er utarbeidet revidert anslag i byggefasen.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet Dette prosjektet gjennomføres i samme entreprise som «Endepunkt Trolley» og Fyllingsvegen. I tillegg etableres på vegne av Bybanen Utbygging fundamenter og trolleymaster for Trolley 2020 på strekningen. For Bergen kommune VA-etaten utføres utskifting av VA-ledninger.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Ikke aktuelt.</i>
Status grunnnerv	<i>Avklart</i>
Status grunnnerv utdyping	<i>Ikke aktuelt.</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Bygging pågår.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2016	01.01.2019	31.01.2019	31.05.2022	31.05.2022

Utdyping

Prosjektet åpner for trafikk mai 2022.



Fremkommelighetstiltak sykkel

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Trafikksikkerhet, Gange

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Mindre tiltak som ikkje krev plan, som t.d. rødmaling sykkelfelt, sykkelboksar i kryss, senking av kantar. Dette kan vere oppfølging av funn etter sykkelinspeksjonar. Formålet er å auke tryggleik og attraktivitet på eksisterande sykkelnett for å få fleire til å nytte sykkel.

Primærkriterier

Tiltaket går direkte på å auke konkurransekrafta til sykkel ved å gjere det tryggare og meir attraktivt å sykle. Gjennomførte tiltak vil auke framkomme for syklistar og bidra til eit meir heilskapeleg og intuitivt sykkelnett som vil gjere at fleire vil velge sykkel i dagleg transport.

Støttekriterier

Tiltaket vil gi eit lite bidrag til at fleire nyttar sykkel, og vil såleis vil det redusere klimagassutslepp, forureining og støy frå vegtrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I sykkelstrategi for Bergen 2020-30 er sykkelnettet eit satsingsområde, dette tiltaket går direkte på tiltak i, og forbetring av eksisterande nett.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Det er antatt at tiltaket vil ha relativt stor nytte då det i høve til midlane som vert nytta på dette tiltaket vil kunne ha stor effekt på bruken av sykkelnettet. Små midlar vil kunne gjere at sykkelnettet vert tilgjengeleg og brukbart for fleire. T.d. er det vist at raude sykkelfelt har god effekt på tryggleiken til syklistar.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert inn samlet for potten.



Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
3 100	3 200	3 200	3 200	3 200

Fv5170, Fv5186 Sandslivegen, kollektivfelt

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Gange, Sykkel

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Ytrebygda

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket er å etablere ensidig kollektivfelt fra haldeplass "Eldsbakkane" i fv. 5170 Sandslivegen til fv. 5186 Dolvikvegen, totalt ca, 200 meter. Det vert vurdert to alternative løsninger:

Alternativ 1 / figur 1: Kollektivfelt gjennom krysset og flettefelt i Dolvikvegen. Dette er den mest effektive løsningen for kollektivtrafikken, men vil kreve inngrep/ flytting av rampe til gangbru over Dolvikvegen.

Alternativ 2 / figur 2: Kollektivfelt som blir avsluttet før kryss med Dolvikvegen. Effekten for kollektivtrafikken er da mer usikker.

Begge alternativene bør kombineres med aktiv signalprioritering for busstrafikken, gjennom krysset Sandslivegen/Dolvikvegen. Nytt kollektivfelt vil ta av dagens tilbud for myke trafikanter, blandet g/s løsning. Det må derfor bygges ny g/s- løsning. I den sammenheng bør det vurderes å regulere for separert løsning, sykkelveg med fortau, langs nytt kollektivfelt.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal korte ned kjøretiden for kollektivtrafikken, og gjøre reisetiden mer forutsigbar. Kjøretidsmålingene i fv. 5170 Sandslivegen fra holdeplass "Eldsbakkane" til kryss med Dolvikvegen viser forsinkelser og varierende kjøretid på strekningen inn mot krysset. Forsinkelsene er størst i morgenrush. Sandslivegen har 5 busslinjer med ca. 14 avganger i timen, så tiltaket vil ha stor effekt. Mer forutsigbar fremkommelighet vil også vere gunstig inn mot Dolviken terminal, der mange reisende skal bytte buss. Vurdere å regulere bedre tilbud for myke trafikanter.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten. Få mer forutsigbar kjøring mot Dolviken terminal hvor mange skal bytte buss.

Støttekriterier

Mer bruk av kollektiv fremfor privatbil vil føre til reduksjon i kø, luftforurensning og støy fra personbiltrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Det er i tråd med kollektivstrategien å gjøre fremkommeligheten bedre og mer forutsigbar for buss. Dette gjelder spesielt på strekninger hvor det transporteres mange kollektivpassasjerer og nært inn mot kollektivknutepunkt i dette tilfellet Dolviken terminal.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Strekningen er del av sykkelnettet i sykkelstrategi for Bergen, men potensialet for sykkelreiser er relativt lavt, og strekninger er prioritert i utbyggingsfase 2.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Redusert reisetid med buss vil bidra til mindre tidstap og således mer attraktiv reise. Eventuelt bedre tilrettelagt g/s- tilbud vil kunne føre til at flere går og sykler. Det gir økt helsegevinst.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Ikke relevant.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Kan muligens sees i sammenheng med prosjektet i Kokstadvegen.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Forprosjekt pågår, plan skal settes i bestilling internt i fylkeskommunen. Framdrift og ferdigstilling av plan avhengig av interne planressurser.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke relevant denne fasen.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Forprosjekt pågår, plan skal settes i bestilling internt i fylkeskommunen. Framdrift og ferdigstilling av plan avhengig av interne planer.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Usikkerhet omkring når planprosjekt kan startes grunnet planleggingskapasitet.

Fv5174 Kokstadvegen, kollektivfelt, gs-veg

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Gange, Sykkel

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Ytrebygda

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Forprosjektet skal sjå på Kokstadvegen i si heilheit for å vere eit avgjerdsgrunnlag som ser på alle trafikantar sine behov med tilråding for vidare arbeid med reguleringsplan.

Formålet med prosjektet

Legge til rette for en framtidsretta utforming av Kokstadvegen som støtter opp om byutviklingen og legger til rette for reisevaner i området som er i tråd med målsettingene i Miljøløftet. Området er i dag bilbasert. I dag er det svært store forsinkelser i ettermiddagsrush på strekningen fra holdeplass Kokstad v/ BKK via holdeplass Kokstadgrenda og vidare til rundkjøring Kokstadveien x Ytrebygdsvegen. I morgenrushet er det stort sett mindre forsinkelse fra BKK til Kokstadgrenda, men betydelige forsinkelser fra Kokstadgrenda til Ytrebygdsvegen. 4 busslinjer med 10 avganger i timen benytter traseen. Skyss vurderer tilbudet opp mot framkommelighet. Det er vidare venta stor utbygging av næringsverksemd i området, og det er difor også naudsynt å oppgradere tilbudet til mjuke trafikantar.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Kollektivfelt på strekninga vil betre framkomsten for bussane og styrke konkurransekrafta mot bil vesentleg samanlikna med dagens situasjon. Ved å gi 4 busslinjer vesentlig innsparing i kjøretid og mer forutsigbarhet, ved at de kjører forbi køen, legges det til rette for at flere kan sette fra seg bilen og velge kollektivt.

Både bygging av kollektivfelt og utbetring av tilbudet til gåande og syklende vil bidra positivt til 0-vekstmålet, og blir naudsynt særleg med omsyn til utviklinga som planleggast i området.

Støttekriterier

Kollektivtrafikk er svært arealeffektivt. Tiltaket støtter derfor opp om en effektiv arealutnyttelse. Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved at kollektivtrafikk får et styrket konkurranseforhold mot privatbilen. Tiltaket vil bidra til å nå ønsket utvikling i de to områderegeringsplanene for Kokstad vest og øst.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykkelveg med fortau er regulert i områderegeringsplan Kokstad øst langs Kokstadvegen mellom Kokstaddalen og ca. BKK.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket innebærer utbedring for gange, sykkel og kollektiv. Tiltaket legger til rette for en effektiv areal- og ressursbruk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kollektivtransport i kø har to negative samfunnsøkonomiske effekter: Økt reisekostnad for passasjerene og økte driftskostnader for kollektivmyndighetene. Tiltaket reduserer begge. Gevinst for driftsøkonomi til kollektivtrafikken kan brukes til å styrke kollektivtilbudet andre steder i kommunen. Potensialet for sykkelturnar ligg på 200-450 syklande per døgn.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnaden på tiltaket er ikke estimert da løsning, og utstrekning ikke er klart før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realiseringa av tiltaket.



Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Mulig samordning med prosjekt i Sandslivegen.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt pågår*

Planstatus utdyping *Forprosjekt/ forberedene avklaringer før regulering pågår. Naudsynte avklaringar av løysingar og utstrekning av løsnings vert gjort i eit pågåande forprosjekt før oppstart av reguleringsplan.*

Status grunnerverv *Ikke avklart*

Status grunnerverv utdyping *Ikke relevant.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Forprosjekt i oppstartsfase.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Stor usikkerheit omkring tidspunkt for oppstart av plan og plangjennomføring.

Fv5190 Apeltunvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Strakstiltak i Apeltunvegen for å betre tilhøva for mjuke trafikantar (særskilt gåande). Strekninga er 1,8 km. Tiltak som er aktuelle er vurdering av fartsgrense, belysning, oppgradere kryssingspunkt og fortau, utbetre sikt, skilting og utforming av avkøyrslar og kryss der det er mogleg utan reguleringsplan.

Formålet med prosjektet

Apeltunvegen har for dårleg tilbod til mjuke trafikantar, og trafikktryggleiken er ikkje godt nok ivareteke. Det er stort press på utbygging i området, og planar om fortetting. Gata treng forbetringar av dagens tilbod.

Målet med prosjektet er å betre tryggleiken og framkomsten for gåande (og delvis syklande), og å gjere det meir attraktivt å vere mjuke trafikantar i området.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet legg til rette for at fleire vil gå langs og på tvers av strekninga i og med at det vert auka trafikktryggleik og attraktivitet for gåande. Sjølv om det ikkje vert etablert eit eige tilbod for syklistar leggast det til rette for at det kan syklast trygt på fortau. Det er antatt at tiltaket vil auke talet på gåande og syklande når tryggleiken aukast. Strekninga har eit sykkelpotensiale på 160-600 syklande per døgn, der det er høgast nærmare Skjoldskiftet.

Støttekriterier

Tryggare og betre tilhøve for gåande og moglegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bedra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet støtter særleg opp under gåstrategien for Bergen, då det betrar og tryggar tilhøva for gåande. Samstundes mogleggjer tiltak i Apeltunvegen for auka utbygging og fortetting i områda knytt til vegen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Dagens dårlege tilhøve i Apeltunvegen har lagt band på utvikling i området, prosjektet vil bidra til ei større utnytting av areala i området med fortetting og vil såleis byggje opp under areal og knutepunktsutviklinga i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektets relativt lille omfang er antatt å ha god nytte då det vil føre til store forbetingar særleg for dei gåande i området. Fleire vil kjenne seg trygge og komfortable med å ta seg på langs og tvers av Apeltunvegen som vil ha positive effektar på folkehelse og senke talet på ulukker i trafikken.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	41 100		5 100	25 700	10 300			
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet, Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er basert på grov løpemeterpris for enkle ombyggingar i eksisterande gateløp. Kostnaden er førebels usikker. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning og realiseringa av tiltaket. Midler oppført i 2023 er til oppstart prosjektering og mulig oppstart sent på året. Det vil gjøres en grundigere vurdering av kostnader og fremdrift ved neste rullering i forbindelse med budsjett for 2024.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*



Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Ikkje vurdert.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt ferdig*

Planstatus utdyping *Forprosjekt ferdigstilt haust 2021. Tre prinsipp er utgreidd, frå strakstiltak til full utbygging. Det er behov for omfattande utbetring på deler av strekninga, og også reguleringsplan. Men utbygging av dette er eit stykke fram i tid. Det er difor behov for strakstiltak på strekning som kan byggast utan reguleringsplan.*

Status grunnerverv *Ikke avklart*

Status grunnerverv utdyping *Det meste av tiltaka skal skje innanfor eksisterande vegareal. Det kan bli behov for nokre avklaringar og avtalar i samband med byggeplan.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikkje starta.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Oppstart prosjektering 2023, gjennomføring fra 2023/2024.

Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

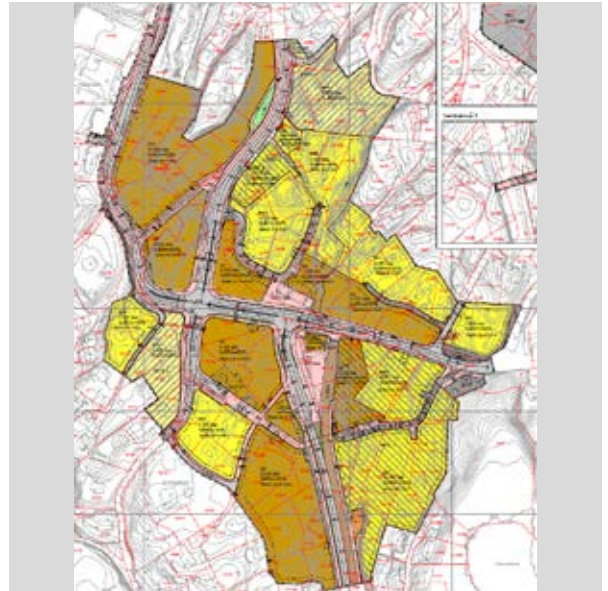
Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Som ledd i den fortettende utbyggingen av området skal eksisterende infrastruktur justeres og utvides slik at det kan legges til rette for gode og trafikksikre løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. 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 ny gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanespor. (Broen er godkjent i Vegdirektoratet). 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.

Formålet med prosjektet

Bakgrunn: Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortetningsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir planen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken.

I områdeplanen er det lagt opp til at det skal bygges ut 600 boliger, og ca. 20 000/m² næringsareal. Rekkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Området er i dag under utbygging på S5, S10 og BB3, bilde 1 og 2 (S5). Disse boligene er klare i løpet av 2020, og med innflytting av de første leilighetene til våren 2020. I områdene S1 og BB1 pågår det planprosesser. Området har stor gjennomgående trafikk.

Paradis skole har i underkant av 500 barneskolelever (1. – 7. klasse), og mange av disse kommer fra Paradis og tilgrensende områder. Området har et lite tilrettelagt tilbud for gående og syklende, og spesielt til/fra skolen. Et av hovedformålene med tiltaket er å bedre forholdet for disse brukergruppene.

Utbyggingsaktiviteten antas å fortsette de nærmeste årene. I styringsgruppen for Bergensprogrammet ble det 12. juni 2015, besluttet å legge til grunn 50% finansiering fra Bergensprogrammet til utbyggingen av den fylkeskommunale infrastrukturen i området, sett over hele utbyggingsperioden for all infrastruktur. Resten skulle finansieres gjennom bruk av utbyggingsavtaler, se også sak 25-18 til Miljøløftet/AKG. I 2014 gjennomførte SVV et anslagsseminar (datert 28. oktober 2014) for å beregne kostnadene ved utbyggingen av den offentlige infrastrukturen. Kostnaden ble samlet anslått til kr. 280 mill (eks. mva) Denne summen er senere lagt til grunn for de utbyggingsavtaler som er inngått.

Status: Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har siden 2014 arbeidet med å få klargjort den offentlige infrastrukturen for bygging. Byggetrinn 1 var opprinnelig strekningen Tunesvegen – Jacob Kjødesvei, og med bro over Nesttunveien (Fv 582). I løpet av prosjekteringsperioden fant en derfor det sterkt ønskelig å forlenge strekningen helt ned til Paradis skole, ved utbedring av Christian Michelsensvei. Rød markering i kartet viser hele strekningen.

Strekningen er prioritert fordi den er et viktig hovedgrep – og trase i områdeplanen for å oppnå trafiksikre løsninger for myke trafikanter, herunder tilrettelegge for god adkomst til bybanestoppet. Spesielt viktig er det å få etablert sikker og god gangvei i den perioden hvor området bygges ut. Utbyggingen legger også til rette for bruk av sykkel og annen mikrotransport. Deler av strekningen er en allmenning. Det er en grunnleggende ambisjon i alle fortetningsområder om å fortette med kvalitet. Dette er lagt til grunn ved valg av løsninger for infrastrukturen på Paradis.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet bidrar til:

- Å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten
- Å sikre god gang/sykkeladkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel
- Å få tilpassete løsninger for næringstransportens behov i området
- Å styrke grunnlaget for kollektivtrafikken

Tiltaket inngår i et prioritert fortetningsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/utviklingen av området, slik rekkefølgebestemmelsene i planen forutsetter.

Trafikksikkerhetstiltak, og gang/sykkeltiltak:

- Etablering av trase fra Tunvegen–Jacob Kjødesveg–Statsminister Michelsensveg

Kollektivtrafikk:

- Styrking av kollektivtrafikken gjennom tilrettelegging for utbygging av fortetningsområde/bybanestopp Paradis

Støttekriterier

- Tiltaket gir en attraktiv, god og sikker gang- og sykkelvei og legger således godt til rette for økt



bruk

- Tiltaket legger til rette for en rask vei til og fra skolen, og reduserer gjennomsnittsavstandene for de fleste
- Tiltaket gir lett adkomst til og fra skole, samt dagligvarebutikker i området. Dette legger til rette for redusert personbiltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv
- Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport
- Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen», jf. kommuneplanens arealdel

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

All erfaring fra arbeidet med fortettingsområder tilsier at det offentlige innsats forsterker tempoet i den ønskete utviklingen av de prioriterte fortettingsområdene. Satsingen kanaliserer således de private investeringene dit de er ønsket. Det har stor både samfunnsmessig lønnsomhet, og er ønskelig ut fra nasjonale klimaambisjoner, at den offentlige prioriterte arealpolitikken (fortetting) kommer til realisering.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	207 808
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	213 600	157 400	14 000					42 200
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Med utgangspunkt i kostnadsanslaget fra 2014 var strekningen som nå er under realisering anslått til i underkant av 140 mill. (inkl. mva). I 2020 ble kostnaden for dette byggetrinnet fastlagt til 180 mill -2020 kr. Dette er ca 40 mill høyere enn det opprinnelige kostnadsanslaget viser. Hovedårsaken til dette er avklaringer og prosjektering av detaljer som følge av ny pågående reguleringsplan for deler av strekningen, undervurderte kostnader ift. grunnerverv og grunnforhold samt kompleksitet ved å bygge nært andre pågående byggeaktiviteter. I kostnaden inngår kostnader for ny bro over Nesttunvegen og bybanesporet.

Vinter 2022 økte styringsgruppen i Miljøløftet rammen til prosjektet med 10 mill kr, fordelt på 4,5 mill fra private utbyggere og 5,5 mill over finansieringskildene i Miljøløftet. Tiltak i Tunvegen har av hensyn til kostnadsstyring tidligere lagt som opsjon, og ble nå integrert i prosjektet.

Kolonnen tidligere løyving inneholder fylkeskommunal finansiering over Bergensprogrammet/Miljøløftet, statlig tilskudd og utgifter til mva. Kolonnen annen finansiering er anleggsbidrag fra private utbyggere.

Det offentlige har en forpliktelse til å dekke 50 % av kostnadene knyttet til utbyggingen av områdeplanen basert på anslaget fra 2014. Dette er lagt til grunn for beregningen i utbyggingsavtalene med eksterne utbyggere. Private utbyggere i området bidrar med finansiering gjennom utbyggingsavtaler. Tilskudd fra statlige programområdemidler (gange/sykkel og kollektiv) Tiltaket bygger opp under nullvekstmålet med det sterke fokuset på og kombinasjonen av konsentrert arealbruk, bedre forhold for gange, sykling og bruk av kollektivtransport. Realiseringen av tiltaket vil og bidra til bedre forbindelse for myke trafikanter mot sykkelstamvegen.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet*

Prosjektet som del av helhet *Ikke relevant.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Områdeplan for Paradis ble vedtatt i 2014 og den legges til grunn for det som bygges. I de områdene der det er behov for dispensasjon fra planen vil tiltak kun realiseres ved godkjente dispensasjoner.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke relevant.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Det pågår byggesaksbehandling for søknader for dispensasjon for å sikre samsvar med pågående detaljregulering av Tunvegen mm. Prosjektet må vurdere avbøtende tiltak om dispensasjon ikke gis.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tiltaket er under bygging. Anleggsarbeidene startet opp februar 2021. Ferdigstillelse våren 2023. Opsjon Tunvegen er løst inn og realiseres som del av prosjektet.

Fv5208 Kjøkkelvikvegen samanhengande gang og sykkeltilbod

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

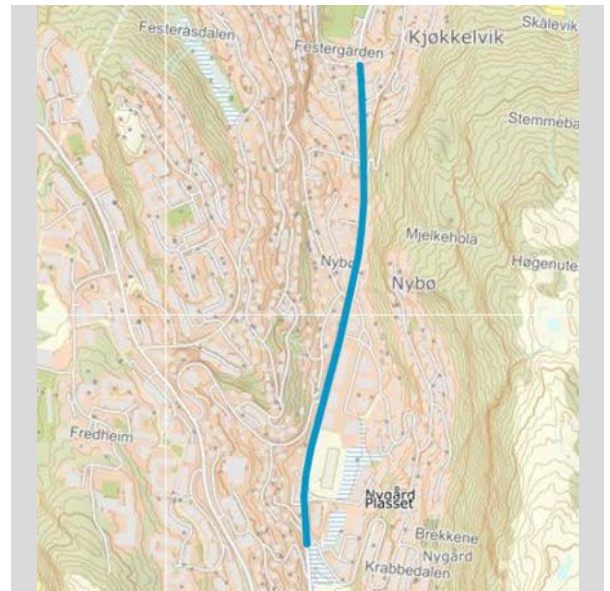
Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere tilbod til mjuke trafikantar langs Kjøkkelvikveien mellom Kjøkkelvik skule og Fæsterhuset. Strekinga har delvis fortau og gang- og sykkelveg i dag, og deler av strekinga er utan tilbod. Dagens tilbod er mangelfult og situasjonen rundt skulen er utrygg, då det ligg skule på begge sider av Kjøkkelvikvegen. Konkret kva løysing som skal byggast og utstrekning blir avklart gjennom pågåande reguleringsplanarbeid. Strekinga er om lag 1,1 km. Haldeplassar for buss skal også oppgraderast på strekinga.

Formålet med prosjektet

Hovudmålet er å sikre trygg skuleveg og trygge tilhøve kring skuleområdet (løysingar for kryssing av fylkesveg mm.), ved å etablere samanhengande og eintydig tilbod til mjuke trafikantar, og å sikre universell utforming av haldeplassar for buss. I dag mangler det tilbod på deler av strekingen, og dagens tilbod er av varierende kvalitet, med standardskift og sideskift.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Meir attraktivt og effektivt tilbod for gåande, syklende og kollektivreisande, vil bidra til overføring frå bil til desse transportformene.

Betre trafikktryggleik for mjuke trafikantar vil truleg føre til at fleire går eller sykklar til skule og fritidsaktivitetar.

Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikveien og mot Askøy. Tiltaket vil også gje universelt utforma haldeplassar og bedre og tryggare tilgang til haldeplassane slik at konkurransekrafta til buss aukar.

Støttekriterier

Redusert miljøpåvirkning som følge av redusert transportbehov med bil.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekninga er del av definert sykkelnett i sykkelstrategi for Bergen 2020-2030, utbyggingsfase 2, og er skilta sykkelrute mot Askøy. Innenfor ytre fortettingssone i KPA. Vil bidra til å nå nasjonale mål om at 80 % skal gå eller sykle til skulen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legg til rette for etablering av eit samanhengande attraktivt og trafiksikkert tilbud for gåande, syklende og kollektivtrafikken på strekninga, m.a. sikrere skuleveg, universelt utforma haldeplassar og løysingar, i tillegg til at tiltaket betrar trafikktryggleiken for øvrig køyretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikkje gjennomført kost/nytte-analyse i denne fasen. Samfunnsøkonomiske lønsemd i form av auka gange- og sykkelaktivitet, trafiksikringseffekt, reduserte miljøutslepp gjennom redusert køyretrafikk. Strekninga ligg i utbyggingsfase 2 i Sykkelstrategi for Bergen. Potensiale for syklende i døgnet er om lag 300 langs det meste av strekninga.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	47 600				10 300	25 700	11 600	
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnad for realisering av tiltaket er basert på grovanslag løpemeterkostnad. Val av standard på gang- og sykkeltilbod samt val av kryssingsløysing ved skulen vil påverke kostnadsbiletet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan og byggherreoverslag før en eventuell utlysning av tiltaket. Kostnadene er usikre.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*



Finansieringskilde plan	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Permanent vanntilførsel fra Bergen til Askøy skal etableres på samme strekning de nærmeste åra og det er mye å hente på å koordinere/ sammenfalle disse prosjektene i tid. Det er kontakt med planprosjektleder og det kommunale VA-prosjektet for å ivareta eventuelle avhengigheter.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse pågår før oppstartsmøte.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke relevant pt.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke relevant pt.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektering tidligst fra 2025. Tidspunkt for gjennomføring vil avhenge av vedtak av plan.

Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Strekningen fra Alvøen til Myraskjenet innbefatter etablering av gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, samt mindre oppgradering av kjørevegen for å bedre fremkommelighet 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 (kantsteinsskille på de smaleste partiene. Det gjøres tilpassinger på traseen for å redusere kostnader)
- Oppgradering av holdeplasser for buss med busslommer og leskur
- Utvidelse av eksisterende kjøreveg til to kjørefelt på 2,75 meter + skulder.

Strekningen er sterkt trafikkert og det understrekes at dette er den siste delstrekningen i området som er fullstendig uten eksisterende tilbud som fortau, gang og sykkelveg eller busslommer. Strekingen er skoleveg for barn ved Alvøen og Mathopen skoler, og er forbindelsen til Alvøen idrettspark med aktivitet både på dag- og kveldstid. Standarden på vegen gjør den lite egnet til å trafikeres av myke trafikanter og det er registrert flere ulykker på strekingen.

Dagens veg er smal, benyttes av gående, syklende og kjørende, herunder kollektivtrafikk. Vegen trafikeres av rutetrafikk og skolebusser med flere stopp på strekingen uten tilrettelegging. Vegen benyttes og av ridende mellom friluftsområder i Alvøparken, og ridesenter i Alvøen.

Myke trafikanter er i dag hensatt til å følge vegkant med bla. dype grøfter sporsatt av gående. Det er ikke plass til at to kjøretøy kan passere hverandre på store deler av strekingen. Kollektivtrafikken har spesielle utfordringer med utformingen av eksisterende veg om vinteren, da bussene blir stående og spinne grunn av stopp for møtende trafikk.

Formålet med prosjektet

Det er behov for å etablere nytt, trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende som gir bedre fremkommelighet. En realisering av tiltaket vil bidra til økt trafikksikkerhet, sikre framkommelighet, tilgjengelighet til målpunkt og redusert/mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende. Tiltaket



skal gi en trafiksikker løsning for alle trafikantgrupper og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister. Prosjektet har lang formell historikk og i tillegg lang forankring i Bergensprogrammet og nå i Miljøløftet, gjennom forprosjekt der de tidligere faggruppene var involvert i valg av løsning.

Prosjektet har som formål å:

- bedre fremkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken
- bidra til at en større del av trafikken tas av gange og sykkeltrafikk
- tilrettelegge for økt sykling på korte turer
- sikre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende. Kollektivtrafikken har utfordringer for fremkommeligheten, da det ikke er plass til at to kjøretøy kan passere samtidig.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet bidrar til å:

- sikre bedre mobilitet ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre fremkommelighet
- styrke gange og sykkel som transportmiddel i Bergen vest
- gi et trafiksikkert tilbud for gående og syklende og øker ts for øvrig kjøretrafikk - i dag velger mange bil på strekningen, da det ikke eksisterer noe reelt tilbud som er sikkert nok
- bedre fremkommelighet/forutsigbarhet for kollektivtrafikken
- gi økt trafiksikkerhet og redusere antall ulykker (konflikt med kjøretrafikk og gående) med god samfunnsøkonomisk måloppnåelse
- sikre sammenhengende tilbud og kobling mot gang og sykkeltilbud som realiseres som del av fremtidig Sotrasamband
- etablere et sammenhengende tilbud mot målpunkt som for eksempel arbeidsplasser som Håkonsvern og Alvøen og Mathopen skoler
- etablere tilbud for myke trafikanter mot viktige fritidsarenaer som Loddefjord idrettspark med stor daglig aktivitet i breddeidrett for alle aldersgrupper. (Det pågår prosesser i Bergen kommune for etablering av flerbrukshall i parken)
- etablere tilbud mot store og viktige friluftsområder for bydelen i Alvøskogen
- Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker.

Støttekriterier

- Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i vestre del av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp
- Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i vestre del av Laksevåg bydel, og bidra til sammenheng i gang- og sykkelnettet
- Tiltaket bidrar til et sammenhengende tilbud mellom Godvik, Alvøen, Mathopen og Loddefjord bydelssenter og styrker tilgjengeligheten for syklende mellom boligområder, skoler og arbeidsplasser
- Tiltaket letter tilkomsten til og fra skole, fritidsaktiviteter og arbeidsplasser og legger til rette for redusert personbiltrafikk
- Tiltaket sikrer sammenhengende tilbud og kobling mot gang- og sykkeltilbud som realiseres som

del av fremtidig Sotrasamband. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet for syklende mellom denne delen av Bergen vest og viktige målpunkt for arbeidsplasser, handel og kultur på Straume i Øygarden kommune

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal tas med gange-syssel og kollektiv. Først og fremst er prosjektet viktig fordi det underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker. Strekingen er en del av sykkelnettet i Bergens sykkelstrategi, men lagt til utbyggingfase 2. Sykkelpotensialet er relativt lavt, opptil 150 ÅDT, som er naturlig så langt ute i nettet. Prosjektets viktighet ligger i at det i det hele tatt gjør det mulig å ferdes langs strekingen for mange trafikanter. Tiltaket er innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekingen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	124 200	28 900	46 300	41 000	8 000			
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan



Kostnadsvurdering utdyping	<i>Fylkeskommunen har finansiert prosjektering og grunnerverv i tiltaket over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet. Etter pålegg om arkeologiske utgravinger for frigivelse av steinalderboplasser inngikk Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen, avtale med universitetsmuseet. Sluttrapport for disse arbeidene er ferdigstilt. I 2015 gjennomførte SVV et anslag for å beregne kostnadene ved realisering av tiltaket. Den gangen ble kostnadene angitt til 79,3 mill. kr. (2014-kr.). Med tillegg for indeksregulering og foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag ble tiltaket etter overføring til vlfk estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 110 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.</i>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	
Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Ja</i>
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Ikke relevant.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplan er vedtatt og godkjent. Bergen bystyre vedtok i sak 269/16 reguleringsplan for utbedring av Håkonshellaveien, Alvøen gård–Myraskjenet. (Laksevåg, gnr. 129 og 130. Fv. 197 Håkonshellaveien, gang- og sykkelveg fra avkjørsel til Bjorøy forbi Alvøen gård, PlanID 60940000).</i>
Status grunnerverv	<i>Eksproprieringssak pågår, Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Det foreligger noe usikkerhet knyttet til grunnerverv i eksproprieringsprosess. Går trolig til skjønnsretten. Søkt om godkjenning av tiltredelse i Vegdirektoratet som gir arbeidsløyve.</i>
Forberedende arbeider	<i>Detaljprosjektering ferdig</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Tiltaket er prosjektert. Nødvendige arkeologiske utgravinger er utført. Det er sendt dispensasjonssøknad til Bergen kommune for valgt løsning i utfylling av Valsmoglobukten.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Utarbeiding konkurransegrunnlag februar 2022. Utlysning og oppstart våren 2022. Estimert ferdigstilling 2024. Sluttoppgjør 2025 Per tid vurderes tentativ fremdrift å kunne være i tråd med periodiseringen av midler som vist over.

Fv5216 Loddefjord terminal og gs-anlegg

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Sykkel, Gange, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Loddefjord terminal skal byggast om for å betre kapasiteten og framkomsten for bussane i området. For å oppnå dette skal terminalen integrerast i køyrearealet etter modell av Nesttun terminal, noko som frigjer meir areal til terminalfunksjon. Vidare vert det arbeid med betre løysingar for gåande og syklende gjennom området. Det er ein missing link på strekningen i dag der dei syklende står uten tilbod, og sykler på parkeringsplass og smale fortau. Samla sett vil dette kunne krevje noko omprioritering frå parkeringsplassar langs terminalen til kollektiv/ sykkel/ gange, dette må avklarast vidare i arbeidet med reguleringsplanen.

Formålet med prosjektet

Loddefjord terminal er i dag knutepunkt i vest med rundt 4300 dagleg påstigande. Framkomsten for bussane rundt terminalen er tidvis særst utfordrande, med forseinkingar og usikre korrespondansar som resultat. Med ytterlegare vekst i kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet vil terminalen få kapasitetsproblem.

Ny utforming av terminalen og nytt køyremønster vil auke kapasiteten og gi betre framkomst for kollektivtrafikken. Utforminga vil redusere dagens «strafferundar», både i rundkøyninga og inne på terminalen.”



Måloppnåelse

Primærkriterier

Overordnet målsetning om nullvekst. Kollektivtiltaket gir nye reisemuligheter ved å tilby et nytt knutepunkt som binder sammen busslinjer i et større nettverk. Muliggjør nye reiser, og gir et bedre kollektivtilbud til reisende som i dag ikke har et busstilbud. Da kan flere sette fra seg bilen. Løse framkomstproblemer for syklende i nord/sørgående retning ved terminalen, samt øke attraktiviteten på tilbudet til disse.

Støttekriterier

Dersom flere setter fra seg bilen så vil dette kunne føre til reduksjon i klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken. Gir mulighet til å redusere oppstilling av busser i sentrum. Da kan arealet f. eks. brukes til myke trafikanter.”

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Det er i tråd med kollektivstrategien å bygge mer attraktive og effektive knutepunkt. Prosjektet vil bidra til dette.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I prosjektet vil det også bli krav om å finne gode løsninger, med universell utforming, for mjuke trafikanter. Strekningen på Lyderhornsveien ligger på definert sykkelnett i sykkelstrategi for Bergen som utbyggingsfase 1.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Nytt knutepunkt med økt kapasitet og mer effektiv busskjøring gir flere nye, og mer attraktive, reisealternativer med kollektivtrafikk. Sykkelpotensialet i snittet ved Loddefjord terminal er rundt 900 syklende per døgn.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnaden på tiltaket er ikke estimert da løsning, og utstrekning ikke er klart før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realiseringa av tiltaket.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Nei</i>
Finansieringskilde plan	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Ikke relevant.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Det må utarbeides ny reguleringsplan. Dette er ikke startet opp. Det eksisterer eldre reguleringsplan fra 2002, ID 15900000. I den planen er det aktuell området regulert til torg, kollektivanlegg og bolig/fortetning. Dette må omreguleres til kollektivknutepunkt i den nye planen.</i>
Status grunnverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnverv utdyping	<i>Det aktuelle området for kollektivterminal er i hovedsak eid av VLFK, men det må trolig erverves noe grunn fra Vestkanten AS.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke relevant.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.04.2022	31.12.2024					

Utdyping

Skisseprosjekt gjennomført, planprosjekt skal bestilles internt i fylkeskommunen. Det er stor usikkerhet omkring når planprosjekt kan startes opp og omkring gjennomføringen av planen.

Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma–Slettestølvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det skal legast til rette for gåande og syklende ved bygging av sykkelveg med fortau langs Salhusvegen mellom Ulsetstemma og Slettestølsvegen. Strekninga er om lag 2 km lang. Prosjektet er ei forlenging av gang- og sykkelvegprosjektet på søraustre del av Salhusvegen. Eksisterande køyreveg med tilhøyrande kryss, avkjørsler og holdeplassar skal også utbetrast.

Sykkelveg med fortau skal byggast på sørvestsida av køyrevegen. Total bredde for gang- og sykkelvegen er 5,5 meter, der 2,0 meter er fortau og 3,0 meter er sykkelveg, pluss $2 \times 0,25$ m skulder. Sykkelveg og fortau skal være skilt med ikke avvisende kantstein. Mellom sykkelveg og køyreveg skal det være ein rabatt på 1,5 meter. Det er planlagt tre busshaldeplassar etter utbetningsstandard på kvar side av vegen langs strekninga. På sørsida blir sykkelvegen leda bak plattformene.

Formålet med prosjektet

Hovedmålsettingen med tiltaket er å legge til rette for ei god løysing for syklistar og gåande, som gir god trafikksikkerheit og god framkomst. Området er under utvikling som næringsområde, og behovet for tilbod til mjuke trafikantar aukar på grunn av utbygginga. Prosjektet skal bidra til at flere vel sykkel og gange som transportmiddel.

Strekningen koplar Ulset vest og Toppeområdet (område med tett busetnad) saman med Åsane sentrale deler. Det er per i dag ikkje tilbod for mjuke trafikantar på strekninga.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Betre trafikktryggleik og framkomst langs Salhusvegen for mjuke trafikantar, slik at fleire går og sykklar til arbeid og fritidsaktivitetar, i staden for å nytte bil. Behovet er i stor grad vurdert å vere

knytt til lokaltrafikk/arbeidsreiser lokalt i Åsane, og til ein viss grad arbeidsreiser til andre bydeler og transportsyklistar frå Alver kommune. Det er få som har denne strekninga som skuleveg. Strekinga er rekna å ha potensiale for om lag 300 syklande pr dag.

Støttekriterier

Ved full utbygging vil tiltaket kunne bidra til reduksjon i personbiltrafikken i denne delen av Åsane og kunne gi reduksjon i CO2-utslepp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekninga er definert som sykkelrute i sykkelnett for Bergen kommune, og ligg i utbyggingsfase 2 (Sykkelstrategi for Bergen, 2020-2030).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket betrar framkomsten for kollektivtrafikk ved å utbetre vegen og haldeplassane, i tillegg til at det vert gode tilkomstar til haldeplassane. Trafikktryggleiken vert betra ved at mjuke trafikantar får eit godt utforma vegnett å ferdast på.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlige transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga er rekna til om lag 300 syklande pr døgn, det meste knytt til arbeidsreiser.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging			1 000					
Kostnad bygging	201 800			5 100	20 600	61 700	113 400	
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med grunnlag i reguleringsplanforslag. Kostnaden var da rekna til 176,9 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget etter dette. Kostnad lagt i prosjektarket er estimert 2019-kostnad prisjustert. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realiseringa av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Privat næringsvirksomhet med rekkefølgekrav knyttet til seg på strekningen bidrar med anleggsbidrag. Det kan være aktuelt å dele tiltaket i to byggetrinn. Der første trinn vil være fra påkobling eksisterende tilbud og frem til industriområdet. Dette er ikke kostnadsregnet nå.

I handlingsprogram 2023-2026 er det prioritert 1 million til å utrede om prosjektet kan gjennomføres med konsepter som er både mindre kostnadskrevende og mindre arealkrevende, enn det det foreløpig er lagt opp til i planarbeidet. Finansieringen til selve byggingen av prosjektet er ikke lagt inn i handlingsprogram 2023-2026.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Prosjektet som del av helhet Videreføring av dagens tilbud som ender "blindt" vil øke trafikksikkerhet og nytteverdien av allerede etablert tilbud. Tiltaket vil ved full utbygging medføre etablert tilbud på strekningen frem mot Toppe. Tiltaket vil gi bedre sykkelforbindelse mot Nordhordland fra sentrale Åsane.



Plan og gjennomføring

Planstatus Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping Planforslag er sendt Bergen kommune 26/10-21. Det er venta utlegging til offentlig ettersyn, første gangs hand-saming i 2022.

Status grunnerverv Ikke avklart



Status grunnerverv utdyping *Ikke relevant pt.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant pt.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tidligst oppstart i 2024. Godkjent plan er estimert å foreligge i 2022/2023 Prosjektering: 2023/24
Bygging: tidligst fra 2024.

Fv5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere sykkeltilbud langs Hesthaugveien fra Åsane terminal til Haukedalen skole, en strekning på ca. 1-1,2 km. Hesthaugveien krysser Dalelva i to punkt og har delvis nærføring til vassdraget, hvordan dette skal løses i forhold til sykkeltilbudet må løses i planarbeidet.

Det legges dessuten opp til å løse utfordringer knytt til trafikksikkerhet og framkommelighet for kollektivtransport i kryssområdet Hesthaugvegen kryss mot Midtkleiva. Det er nødvendig å kanalisere kryssområdet med venstresvingefelt, sikring av framkommeligheten til fotgjengere ved å utvide fortausbredden (ca. 150 m) og sikre kryssingssted.

Formålet med prosjektet

Målet med prosjektet er å legge bedre til rette for sykling mellom Haukedalen skole og Åsane sentrum, og å utbedre kryssområdet ved Midtkleiva, som er ulykkesutsatt og har framkommelighetsproblem for kollektivtrafikken. Hesthaugveien ved krysset til Midtkleiva er 1 av 20 ulykkespunkt i Bergen. Det vil være viktig å utbedre kryssområdet med tanke på framkommelighet for kollektiv og for å sikre kryssende fotgjengere over Hesthaugvegen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket skal gi syklende et tilbud på strekningen, i tillegg til oppgradert tilbud til gående og bedre framkommelighet for kollektivreisende. Disse trafikantgruppene vil da få et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud, noe som vil kunne bidra til overføring av reiser fra bil.

Tiltaket vil gi bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Hesthaugvegen (som er en viktig skoleveg), og bedre forbindelse for sentrale boligområder og funksjoner langs Hesthaugvegen til sentrale deler av Åsane.

Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i sentrale deler av Åsane og områder langs Hesthaugvegen mot Morvik. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone i KPA.



Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i denne delen av Åsane i Bergen, og vil kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i sentrale deler av Åsane og videre nord-vestover langs Hesthaugvegen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres. Det forventes dessuten forbedret trafikkavvikling etter kryssutbedringene.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekningen er i sin helhet innenfor utbyggingsfase 1 i sykkelnettet i sykkelstrategi for Bergen. Ligger innenfor byfortettingssone i KPA og er i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Tiltaket grenser i øst mot planområdet for Bybanen til Åsane, plangrense og samordning med løsningene i denne planen må avklares.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er et felles prosjekt som tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og får løst trafikksikkerhetsproblemer på strekningen. Prosjektet er viktig for alle disse fagområdene, og er derfor et godt prosjekt. Prosjektet vil bidra til økt trafikksikkerhet og til å overføre reiser fra personbil til kollektiv, gange- og sykkel i denne delen av Åsane. Tiltaket anses derfor å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.

Strekninga ligger som utbyggingsfase 1 med potensiale for rundt 1000 syklende pr døgn nord i Hesthaugvegen og 5-600 i langs det meste av strekninga.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	197 900				7 200	41 100	149 600	
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet



Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt. Prosjektet inneholder konstruksjoner, og estimatet er svært usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet knytter store boligområder opp mot sentrale deler av Åsane sentrum, kollektivtilbudet ved Åsane terminal og kommende Bybanelinje mot sentrum, samt at strekningen er knyttet opp mot skole og således viktig skolevei.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Tiltaket var prioritert med planmidler i 2020 og 2021, men pga kapasitet ble det ikke startet opp arbeid med reguleringsplan. Reguleringsplanarbeidet er under oppstart. Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse pågår.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant pt.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant pt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	



Utdyping

Tidspunkt for ferdigstilling av reguleringsplan er avgjørende for når prosjektet kan gjennomføres.

Fv5322 Holdeplasser ved Sletten senter bybanestopp

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Trafikksikkerhet, Gange

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Løsning for holdeplassen vil bli detaljert nærmere under prosjektering. Holdeplassen, i retn. nord, blir liggende omtrent der den er i dag, men av-/påstigningsarealet økes i bredde ved at det tas litt av kjørevegen. Det legges også til rette for at bussen står noen meter lengre fremme på holdeplassen. På motsatt side av vegen etableres inn-/utkjøring til parkeringsplassen, nord for parkeringsarealet. I dag er inn-/utkjøringen sør for parkeringen. I retn. sør, flyttes dagens kantstopp fra før lyskrysset til der hvor dagens inn-/utkjøring til parkeringen er lokalisert.



Formålet med prosjektet

De siste årene har Bybanen AS gjentatte ganger meldt inn at passasjerer som skal på/av bussen ved Sletten senter, retn. nord, har for smalt holdeplassareal. Det i underkant av 3 m brede arealet er lokalisert mellom busskantsteinen og bybanesporet. Her står det ofte mange og venter på bussen samtidig, noe som kan føre til at personer blir presset ut mot skinnesporet når Bybanen ankommer stoppet. En utvidelse av på- avstigningsarealet vil sikre bedre sikkerhet bussreisende, samtidig som det blir en mer attraktiv holdeplass. Samtidig er det ønskelig å flytte den andre holdeplassen, i motsatt retning, slik at den kommer nærmere bybanen. I dag har denne holdeplassen kun et skilt langs fortau, et stykke nord for bybanestoppet. Der er det ikke UU.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Universell utforming og økt trafikksikkerhet på bussholdeplassene vil føre til at flere finner det attraktivt å reise kollektivt. Dette vil bidra til at flere velger å reise kollektivt fremfor med personbil. Dette er i tråd med nullvekstmålet.

Støttekriterier

Dersom flere velger å reise kollektivt, fremfor å benytte personbil, så vil det bidra til reduksjon i klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Det er i tråd med kollektivstrategien å bygge mer attraktive og effektive knutepunkt/holdeplasser. Prosjektet vil bidra til dette.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil bidra til bedre trafiksikkerhet, universell utforming og økt attraktivitet for mjuke trafikanter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Mer attraktiv kollektivreise vil kunne bidra til helseeffekt, ved at man velger å gå til fra kollektivtilbudet, fremfor å velge privatbil.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	6 400	1 000	5 400					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Kostnader må vurderes når løsning er avklart og er foreløpig tentative. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på valgt løsning når den foreligger.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Ikke vurdert.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Kommunen har pågående arbeid med områdereguleringsplan. Det vil ta tid før denne er ferdig og den legger opp til større transformasjon av hele området. Holdeplassene ved Sletten er mindre tiltak som vil kunne ha lang brukstid før bygges større tiltak i henhold til den nye planen.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Mulig det vil kreve noe erverv av kommunal grunn.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke relevant.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Fremdrift avklares når løsning er avklart og innlagt periodisering og derav skissert fremdrift er foreløpig tentativ.

Fv5324 Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartsputer

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket omfattar oppgradering av gata mellom Birkeveien og Vilhelm Bjerknes' vei. Ulike løysingar for å forbedre situasjonen for mjuke trafikantar blir vurdert. Tiltaket føreset fjerning av gateparkering i gata. Alternative fartsreducerande tiltak blir også vurdert for å unngå køyring i sykkelfelta. Tiltaket inkluderer også oppgradering av holdeplassar og oppstramming av kryss.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi eit meir attraktivt og trafikksikkert tilbod til syklande, samstundes som det gir betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Strekinga er ei viktig rute for alle trafikantgrupper, og er i dag prega av kompromissløyser, og mykje gateparkering.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklande, som skal gjere det meir attraktivt å sykle, slik at nye meir trygghetssøkande trafikantar vel sykkel som transportform. På denne måten kan ein få overført reiser frå bil til sykkel. Tiltaket vil gi bedre samanheng i sykkeltilbodet i Hagerups vei, som er ei viktig strekning i Bergensdalen for å kople saman rutene langs Nattlandsveien, Storetveitveien og ruta mot Kronstandtunnelen. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekinga har middels høgt potensiale for syklande (300-600 syklande pr døgn), på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Langhaugen vidaregåande skule ligg langs strekinga og strekinga ligg innanfor byfortettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslepp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergsdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte senter kan reduserast.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen (2020-2030), der strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Området ligg innanfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket betrar trafikktryggleiken for alle trafikantar, og vil i noko grad også betre framkommelegheiten for gåande og kollektivtrafikken.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket legg til rette for eit meir attraktivt og trafikksikkert tilbod til syklende og gåande. Dette vil bidra til å overføre reiser frå personbil. Sykkelpotensialet på strekninga ligg mellom 300 og 600 syklende pr døgn. Tiltaket nyttar dagens vegareal og er difor eit kostnadseffektivt tiltak. Tiltaket er vurdert til å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	26 400	2 100	20 500	3 800				
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er basert på grov løpemeterpris for enkle ombyggingar i eksisterande gateløp. Kostnaden er førebels usikker, då omfanget av tiltaka ikkje er avklart. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysing og realiseringa av tiltaket.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Strekninga er ein sentral del av sykkelnettet og knyter saman Nattlandsveien, Storetveitvegen og sykkeltrasé nordover kommunalt vegnett mot Haukeland og Kronstadtunnelen, som alle er under planlegging. Oppgradering av strekninga er difor sentralt for å tilby eit attraktivt og gjennomført tilbod.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Ikke behov for reguleringsplan*

Planstatus utdyping *Tiltaket krev ikkje reguleringsplan, då det ombygginga skjer innanfor dagens gatetverrsnitt. Det må utarbeidast byggeplan som grunnlag for tiltaket.*

Status grunnverv *Ikke avklart*

Status grunnverv utdyping *Tiltaket er innanfor dagens trafikkformål, og krev truleg ikkje grunnverv. Sanering av parkering kan bli aktuelt.*

Forberedende arbeider *Prosjektering pågår*

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tentativ gjennomføringsplan: Utarbeiding av byggeplan: 2022. Bygging: 2023-2024.

Fv5354 Garnesvegen Bommane–Rasmusvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket gjeld gang- og sykkeltilbod langs fv. 5354 Garnesvegen frå rundkøyninga «Bommane» i Indre Arna til Garnes. Førebels er løysing og utstrekning uavklart, og Vestland fylkeskommune arbeider med å avklare dette.

Statens vegvesen har arbeidd med planarbeid for strekninga i mange år, og eit planforslag låg ute til offentleg ettersyn hausten 2019. Planforslaget omfattar ca. 2,8 km utbeta veg og ny sykkelveg med fortau frå «Bommane» til ny rundkøyning ved Garnes stasjon, samt fortau langs Tunesvegen frå Garnes stasjon til kryss med Rasmusvegen. Vidare omfattar planforslaget sanering av i alt 28 avkøyrslar gjennom etablering av parallelle tilkomstvegar, planskilt kryssing av Gamle Vossebanen for tilkomst til Storanaset, og busshaldeplassar med fullverdige busslommer.

Vestland fylkeskommune overtok planarbeidet i 2021, med ei tilråding frå Statens vegvesen om å avgrense reguleringsplanen til strekninga «Bommane» - Øvre Seimsmark (skuleområdet), ei strekning på om lag 2 km. Fylkeskommunen starta hausten 2021 opp eit arbeid med å avklare kva endringar som bør gjerast i planforslaget og kva prosess som trengs.

Formålet med prosjektet

Hovudformålet med prosjektet er å legge til rette for betre framkomst og trafikktryggleik for gåande og syklende langs Garnesvegen, frå «Bommane» i Indre Arna til Garnes. Det manglar gang- og sykkeltilbod på store delar av strekninga. Dagens veg er smal, 5-7 meter, og går gjennom etablerte byggeområde i bratt terreng. Eksisterande bustad- og næringseigedomar ligg tett på veggen og er knytt til Garnesvegen med ei rekke avkøyrslar. Sentralt i området ligg Garnes barneskule, Garnes ungdomsskule og Arna vidaregåande skule. Tiltaka skal sikre trygg skuleveg for både gåande og syklende, og for dei som kjem med skulebuss.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Betre trafikktryggleik og framkomst langs Garnesvegen for mjuke trafikantar, slik at fleire går og sykklar til skule, arbeid og fritidsaktivitetar, i staden for å nytte bil. Behovet er i stor grad vurdert å vere knytt til lokaltrafikk/skuleveg lokalt i Arna, og er vurdert å ha mindre nytteverdi for riksvegtilbodet (lengre reiser).

Strekninga er rekna å ha potensiale for om lag 300 syklande pr dag sør for skulane, og om lag 150 nord for skulane. Strekninga er definert som sykkelrute i sykkelnett for Bergen kommune, og ligg i utbyggingsfase 1 fram til skulane (Øvre Seimsmark) og utbyggingsfase 2 nord for dette (Sykkelstrategi for Bergen, 2020-2030).

Støttekriterier

Ivareta kollektivtrafikk sin framkomst og utbetre haldeplassar på strekninga, særleg ved skulane. Sikre løysingar og tiltak som sikrar gjennomføring innafor eit realistisk tidsperspektiv og kostnadsnivå. Sikre tilstrekkeleg areal for gjennomføring av tiltaka i planen med minst mogleg inngrep og ulemper for tilgrensande eksisterande og framtidig busetnad og byutvikling.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bidra til nullvekstmålet for personbiltransport – Miljøløftets hovudmål om at trafikkauke skal skje gjennom gange, sykkel og kollektiv. Redusere tal trafikkulukker – 0-visjonen. Fleire skal gå og sykle – NTP 2018-2029. Samanhengande sykkelvegnett – Nasjonal sykkelstrategi 2014-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Fortetting i KPA2018, Områdeplanar for Indre Arna og Storanaset. Tiltaket betrar framkomsten for kollektivtrafikk ved å utbetre vegen og haldeplassane, i tillegg til at det vert gode tilkomstar til haldeplassane. Trafikktryggleiken vert betra ved at mjuke trafikantar får eit godt utforma vegnett å ferdast på, særleg kytt opp mot skule, då det ligg tre skular tett på Garnes.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga er rekna til om lag 300 syklande per døgn, reiser knytt til skule, fritid og arbeid. Tiltaket er truleg kostbart, men omfanget vert no vurdert opp mot nytte og kostnad av full utbygging.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*



	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging								
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Heile prosjektet er i 2017 kostnadsrekna til 504 mill.kr. i Anslag (P50 kostnad). Statens vegvesen si tilråding om å avgrense prosjektet til 1. byggetrinn «Bommane» – kryss Øvre Seimsmark, er rekna til P50 kostnad 400,57 mill 2017 kr. Det er behov for kostnadsreduksjon i prosjektet, og dette blir no vurdert av fylkeskommunen. Det er derfor ikkje lagt inn tall ved denne rulleringa av handlingsprogrammet. Enkelte tiltak, som tilkomst til Storanaset dersom denne framleis skal vere ein del av prosjektet, bør finansierast/delfinansierast gjennom utbyggingsavtalar. Planarbeidet i regi av VLFK vil bli finansiert over planpotten i Miljøløftet.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Prosjektet som del av helhet

Ikkje vurdert p.t.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Forprosjekt med utgangspunkt i eksisterende planforslag og påfølgjande prosess vil avdekke om det er behov for å varsle ny planoppstart, eller om pågåande reguleringsplan kan reviderast og slutthandsamast.

Status grunnerverv

Ikkje avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikkje relevant p.t.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Prosjektering kan potensielt starte opp når det ligg føre vedtatt reguleringsplan.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Strekninga «Bommane»–Øvre Seimsmark ligg inne i 1. utbyggingsfase av Sykkelstrategien 2020-2030. Forprosjekt og påfølgjande prosess vil avdekke om det er behov for å varsle ny planoppstart, eller om pågåande reguleringsplan kan reviderast og slutthandsamast. Tidspunkt for eventuell realisering av tiltaket må sjåast i sammenheng med tidspunkt for godkjent plan.

Fv5364 Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Kollektivfelt fra Dag Hammarskjölds veg ved 2A, frem til holdeplass i Fyllingsdalsveien. Total lengde på ca. 150 m, men kan ikke løses innenfor eksisterende vegareal. Nytt kollektivfelt plasseres på innsiden av eksisterende veg inn i høyresving mot Fyllingsdalsveien og frem til holdeplass Hamregården retning sentrum. Det blir behov for å forskyve Dag Hammarskjölds veg mot sør/ Rema 1000, og det er behov for grunnerverv til dette. Foreløpige diskusjoner med grunneier i forbindelse med annet prosjekt har ikke ført fram – det kan derfor blir behov for reguleringsplan. Dette bør sjekkes nærmere opp av grunnerverv.

Formålet med prosjektet

Formålet med tiltaket er å redusere forsinkelsene og gi en mer forutsigbar avvikling for kollektivtransporten. Fv5364 Dag Hammarskjölds vei trafikkeres i dag av 3 busslinjer, men det er stamlinje 5 som er den klart mest vesentlige. Framkomstmålingene fra Skyss sitt sanntidssystem viser utfordringer knyttet til kryss mot fv. 540 Fyllingsdalsveien, med forsinkelser både i morgen- (størst) og ettermiddagsrush.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt å reise med kollektivtrafikk. Et attraktivt kollektivsystem er en forutsetning for effektiv arealutnyttelse i byer.

Støttekriterier

Det er snakk om et mindre tiltak som er forventet å ha en begrenset effekt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kollektivtransport er svært arealeffektivt. Tiltaket støtter derfor opp om en effektiv arealutnyttelse. Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved at kollektivtrafikk får et styrket konkurranseforhold mot privatbilen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket grenser til områdeplan for Fyllingsdalen som er under utarbeidelse.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket vil ha en relativt lav investeringskostnad. Gevinsten vil være todelt: De reisende vil få en lavere (generalisert) reisekostnad og driftsøkonomien til kollektivtransporten blir noe bedre.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	10 200		1 000	7 200	2 000			
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet blir finansiert som del av den fylkeskommunale potten "Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak", og fremkommer derfor ikkje med eigen linje i handlingsprogram 2023-2026.

Kostnaden er basert på grov løpemeterpris for enkle ombyggingar i eksisterande gateløp. Kostnaden er førebels usikker. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysing og realiseringa av tiltaket. Midler oppført i 2023 er til oppstart prosjektering og nærmere avklaringer i forbindelse med grunnverv. Det vil gjøres en grundigere vurdering av kostnader og fremdrift ved neste rullering i forbindelse med budsjett for 2024.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Ikke vurdert.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt ferdig</i>
Planstatus utdyping	<i>Det er utarbeidet skisseprosjekt. Det kan være behov for reguleringsplan og større utsjekk av infrastruktur i grunnen.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Dersom man får avtale med grunneiger kan reguleringsplan unngås, men dette er svært usikkert.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke aktuelt.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Fremdrift vil avhenge av tilgang til nødvendig areal.

Fv557 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken–Sandvikstorget

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Dagens løsning med sykkelfelt skal bygges om til sykkelvei adskilt fra bilveien.

Formålet med prosjektet

Formålet er å etablere en sammenhengende sykkelvei på strekningen mellom Bradbenken og Sandvikstorget, som et midlertidig sykkeltilbud frem til strekningen skal opprustes som en del av bybaneprosjektet til Åsane. Prosjektet vil være en del av den sammenhengende sykkelstamvegen fra Bergen sentrum til Glassknag.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle på strekningen, og det skal gjennomføres innenfor eksisterende vegareal. Dette vil være et bidrag til å øke andelen syklende.

Støttekriterier

Økt andel syklende gir forhåpentligvis redusert personbiltrafikk. Fartsgrensen på strekningen blir satt ned fra 50 til 40 km/t.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Målet om økning i antall syklende er i tråd med målsetninger i gå- og sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er midlertidig og har kun fått avsatt midler til sykkeltiltak. Derfor er det ikke planlagt vesentlige endringer av dagens tilbud til for eksempel kollektivtrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Utdrag fra fagnotat utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune: "Det er foretatt en enkel beregning av hvor stor økning i sykkeltrafikken som må til for at samfunnsnyttene skal stå rimelig i forhold til investeringen. Vurderingene tilsier at dersom sykkeltrafikken i korridoren øker



i gjennomsnitt fra dagens 500 ÅDT til 800-900 ÅDT gjennom levetiden, vil samfunnsnytten være større enn kostnadene. Det innebærer en økning i sykkelandelen i korridoren fra 0,7 % til 1,2 %. Det største bidraget til samfunnsnytten er økte helsegevinster som følge av at flere sykler (jfr. Statens vegvesen, håndbok V712)”.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	68 600
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	74 800	48 800	13 700	12 300				
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Det er gjennomført byggherreoverslag, men det gjenstår fortsatt noen detaljer før prosjekteringen er ferdig. Så må byggeplanen godkjennes, før det blir utlysning.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag 10

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Tiltak vil bli gjennomføres sammen med E39, Fv577 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 6, Sandvikstorgget-Glassknag. Sum besparelse vil fremkomme i nytt anslag 1.kvartal 2022*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Ikke behov for reguleringsplan*

Planstatus utdyping *Planforslaget har vært på høring uten vesentlige innvendinger. Tiltaket skal byggesaksbehandles uten formell reguleringsplan.*

Status grunnerverv *Arbeid pågår*

Status grunnerverv utdyping	<i>Tiltaket gjennomføres hovedsakelig innefor eksisterende veiareal, men det er behov for midlertidig og permanent erverv på et fåtall eiendommer.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektering pågår.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.06.2021	01.03.2022	31.10.2022	31.12.2023	31.12.2023

Utdyping

Prosjektet gjennomføres sammen med Sandvikstorget-Glassknag.

Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Kryss/avkjørsel mot Tennebekk næringsområde skal utbedres for å bedre trafikksikkerheten, særlig for myke trafikantar, men også generelt for alle trafikantar. Punktet er et av ulykkespunktene i Bergen der det bl.a. er skjedd alvorlig sykkelulykke. Området er krevende å forbedre på grunn av terrenget og dagens interne vegsystem og bygninger i næringsområdet. Det blir derfor sett på ulike løsninger fra rundkjøringen og et stykke forbi avkjørselen. Dette blir avklart i pågående reguleringsplanarbeid.

Formålet med prosjektet

Hovudmålet er å etablere en mer trafikksikker løsning for tilkomst til Tennebekk næringsområde. Dagens løsning bygger på en eldre reguleringsplan og vurderes som utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for sykkeltrafikk gjennom avkjørselen da det er høy andel lange kjøretøy i avkjørselen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket vil bidra til å bedre fremkommeligheten til syklende og gående, og i større grad sikre fotgjengere som krysser avkjørselen ved dette punktet. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene.

Støttekriterier

Det forventes bedret trafikkavvikling som følge av bedre tilrettelegging/kanalisering i krysset. Dette vil kunne bidra til å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikk på strekningen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er forankret i sykkelstrategi: Inngår som del av definert sykkelnett i sykkelstrategi 2020-2030, utbyggingsfase 2. Strekningen er del av GS-tilbudet langs riksvei 555.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket krever nært samarbeid med gang-/sykkelløsninger og må ivareta sikkerhet og framkommelighet for sykkeltrafikken.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafikksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi, da dette er registrert som et ulykkespunkt og det vil bidra til at flere velger å gå og sykle i området, men det foreligger ingen beregninger på lønnsomheten.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	11 300				5 100	6 200		
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Estimerte kostnader for realisering av tiltaket vurderes som grove estimat basert på erfaringstall. Vestland fylkeskommune vil foreta anslag på reguleringsplan og byggherreoverslag før tiltaket eventuelt er klart for utlysning.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Ikke relevant pt.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Planarbeid er starta, melding av oppstart utført. Merknadsbehandling etter oppstart pågår.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke relevant pt.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Grunnboringer er utført.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Det estimeres at forslag til reguleringsplan kan ligge føre til første gangs behandling i løpet av 2022. Avhengig av tidspunkt for vedtak av plan vurderes tiltaket tidligst å kunne starte opp med byggearbeider i løpet av 2024. Reell tidspunkt for realisering må avklares når det foreligger vedtak på reguleringsplan.

Fv573 Hjeltestadvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Ytrebygda

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det skal etableres gang- og sykkelveg og vegen skal rustes opp på strekningen fra Blomsterdalen til Ådland bro. Vegbredda blir på 7,5 meter, Gang og sykkelvegen er på 5,5 meter. Totallengde på ny eg er på 1850 meter.



Formålet med prosjektet

Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle på strekningen, samtidig som opprusting av vegen vil gi bedre fremkommelighet for kollektiv og øvrig transport.

- Komplementere kollektiv transport
- Bedre folkehelsen
- Tiltrekke nye syklister
- Økt trafikksikkerhet

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekningen ligger på definert sykkelnett for Bergen og i utbyggingsfase 2 i sykkelstrategien.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

-

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. Strekinga har potensiale for 200-360 syklende pr døgn.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	220 000
Styringsramme (kroneverdi)	2020
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag, Reguleringsplan*

Kostnadsvurdering utdyping *Viser til orienteringer gitt i styringsgruppen for Miljøløftet. Fylkeskommunen kommer tilbake til økonomiske forhold gjennom ordinære økonomirapporteringer.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Bompenger*

Prosjektet som del av helhet *I tillegg til ny veg blir det gjort et omfattende vann og avløpsarbeid på strekingen.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Reguleringsplan vedtatt*

Planstatus utdyping -

Status grunnverv *Avklart*

Status grunnverv utdyping -

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping -



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektet startet i 2017 og skulle ha vært ferdig i 2019, men er dessverre blitt forsinket. Vestland fylkeskommune heva kontrakten med entreprenør januar 2022. Det pågår prosess for å kunne ferdigstille tiltaket. Viser til orientering gitt i styringsgruppen 11.02.2022.

Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Gange, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bygging av sykkelveg med fortau mellom Bjørndalsbrotet og Lyderhornsveien, ca. 1 km strekning (utbyggingsfase 1). Tiltaket krev også at vegen blir opprusta og delvis forskyvd. Tiltaket omfattar også oppgradering av haldeplassane på strekninga. Det er regulert busslommer, men det kan vera aktuelt å vurdere utforming som kanstopp langs strekninga. Det kan også vera aktuelt å vurdere kostnadsbesparande tiltak på strekinga, då det samla tiltaket har høg kostnad, og er svært omfattande. Dette vil bli ein del av projekteringa.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi betre og tryggare framkomst for mjuke trafikantar på strekninga. Løysinga på strekninga har i dag variabel standard som vekslar mellom smale fortau og blanda gs-veg skilt frå vegbana med svelvikellipse. Strekninga ligg i utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen kommune (2020-2030).



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir eit oppgradert tilbod til gåande, syklande og kollektivreisande og gjer desse transportformene meir attraktive å velje, og vil bidra til å overføre reiser frå bil. Tiltaket vil gi ein bedre samanheng i gang- og sykkeltilbodet i Bjørgeveien ved at strekninga med dårlegast standard vert utbedra. Ein bind då saman Bergen vest bedre med Fyllingsdalen og Bergen sør. Områda ved Bjørndalsstølen får betre tilbod for mjuke trafikantar mot bydelssenter i Loddefjord. Sykkelpotensialet for denne nordre delen av Bjørgevegen er om lag 330 syklande per døgn.

Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Laksevåg og Fyllingsdalen bydel. Tiltaket vil kunne gi et bidra til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken imellom Laksevåg og Fyllingsdalen bydel og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekninga er definert som sykkelrute i Sykkelstrategi for Bergen, og ligg i utbyggingsfase 1. Strekingen ligger innenfor ytre fortettingssone og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil gi bedre utforma bussholdeplassar med universell utforming og bedre tilgang til haldeplassane. Trafikktryggleiken langs strekninga betrast for alle trafikantar.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for tryggare og meir attraktiv framkomst særleg for mjuke trafikantar, men også noko for kollektivreisande, og vil difor bidra til å overføre reiser fra personbil til miljøvennleg transportformer. Tiltaket er kostbart, men standardheving er naudsynt for å oppnå vesentleg auke i tal gåande og syklende på strekninga, og tiltaket er difor vurdert til å vera samfunnsøkonomisk lønnsomt. Sykkelpotensialet på strekninga er estimert til rundt 300 syklende per døgn.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging			1 000					
Kostnad bygging	174 700			5 100	30 900	41 100	96 600	
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Annet



Kostnadsvurdering utdyping

Grov vurdering på delstrekning, basert på anslag i 2016 og prisjustering. Anslaget var delt i to delparsellar, og løpemeterpris for nordre del er nytta. Det er ikkje gjort detaljerte vurderingar av anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan, eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderinga ligg føre.

I handlingsprogram 2023-2026 er det prioritert 1 million til å utrede om prosjektet kan gjennomføres med konsepter som er både mindre kostnadskrevende og mindre arealkrevende, enn det det foreløpig er lagt opp til i planarbeidet. Finansieringen til selve byggingen av prosjektet er ikkje lagt inn i handlingsprogram 2023-2026.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

For å utnytte potensialet på stekninga er det naudsynt å betre tilbodet over Lyderhornsveien. Her er det i dag ei smal gangbru med vinkelrett koplning inn frå Bjørndalsbakken.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Vedtatt plan 25.09.2019

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Omfattande grunnerverv då ein går tett inn på mange bustadar og legg om avkøyrslar.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Prosjektering er ikkje starta. Det er aktuelt å vurdere kostnadsbesparande tiltak på strekinga, då det samla tiltaket har høg kostnad, og er svært omfattande. Det er i denne omgang lagt inn tid til å gjere desse vurderingane.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			25.09.2019					

Utdyping

Innledende prosjektering fra 2023, mulig oppstart fra 2025. Dette må vurderes ved neste rullering.

Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Gange, Sykkel, Areal og knutepunktsutvikling, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet handler om å utrede kollektivprioritering av flere gater i Åsane sentrale deler, Fv 578 Åsamyrane (sentrum+ Nyborg), Fv 5304 Liamyrane og kommunal veg Åsane senter. I tillegg vil en viktig ambisjon være å gi bedre forhold for gående og syklende langs disse gatene. Dette er utdypet i vedlagt Trafikknotat.



Det foreslås en plassering av kollektivgatene som balanserer trafikkstrømmer for å unngå forsinkelser og kø, og som fredeliggjør «den blågrønne aksene» på vesentlige punkt. Det vil gi noe mer trafikk på motorvegen, men avlaste lokalvegsystemet og koblinger til hovedveien.

Formålet med prosjektet

Formålet er å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre fremkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt. Trafikkanleggene må dimensjoneres for økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Hovedformålet med prosjektet er å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Uten målrettede tiltak vil biltrafikken øke, med behov for ytterligere utbygging av veisystem. Foruten økt luft- og lydforurensning, vil det gi flere barrierer og økte ulemper for andre trafikanter. Et sentralt premiss er å sikre god mobilitet samtidig som bymiljøutfordringene reduseres.

Støttekriterier

Biltilgjengelighet må opprettholdes til alle målpunkt, men med omkjøring for noen relasjoner. Det vil bidra både til mindre arealbehov og til færre barrierer for myke trafikanter. Det vil og frede-



liggjøre gangakser og byrom. Det vil bli mer attraktivt å gå og sykle. Og en oppnår bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser. Konkurransen til kollektive løsninger, sykkel og gange vil bedres sammenliknet med bruk av privatbil.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kommuneplanens arealdel (KPA) viser hvordan strategiene i samfunnsdelen kan konkretiseres. Kommuneplanen gir føringer om å utvikle kompakte byområder i menneskelig skala. Samordnet areal- og transportplanlegging skal gi innbyggerne muligheter til å håndtere sine hverdagsbehov med kortest mulig reiseavstand. Høyere tetthet gir flere funksjoner tett på brukerne.

I visjonen om en aktiv og attraktiv by, er Gåbyen et hovedmål. Det skal legges til rette for at innbyggerne beveger seg mer i hverdagen og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en menneskevennlig by, der psykisk og fysisk helse styrkes, uavhengig av funksjonsnivå. KPS slår fast at områder skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gåbyen bidrar også til en mer klimavennlig by.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Trafikksikkerhet / nullvisjonen og nullvekst som et klimamål er sentralt. Ambisjonen utover å bedre forholdene for kollektiv, sykkel og gange er at dette vil kunne gi grunnlag for en bedre knute- og punktsutvikling av sentrale deler av Åsane. Det vil stimuleres til å gi gode alternativ til privatbilen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Positive sider er økt trafikksikkerhet, redusert reisetid for kollektiv, gange og sykkel, helsegevinster, reduksjon i støy og støv og bedring av by- og bokvaliteter.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging			2 200					
Kostnad bygging				3 700	3 700			
Kostnad total			2 200	3 700	3 700			

Kostnadsvurdering	<i>Byggherreoverslag</i>
Kostnadsvurdering utdyping	<i>Planleggingskostnaden finansieres som del av den fylkeskommunale potten "Planlegging fylkesveg", og fremkommer derfor ikke med egen linje i handlingsprogram 2023-2026. Finansiering av gjennomføringen av tiltaket er foreløpig ikke prioritert som del av handlingsprogrammet. Kostnadene inkluderer et forprosjekt / trafikkanalyse i 2023 og testperiode i 2024-2025. Tallene baserer seg på erfaring fra tilsvarende utredninger blant annet i Bergen sentrum.</i>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	<i>30</i>
Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Ja</i>
Finansieringskilde plan	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Forprosjektet har ambisjon om å lage en trafikkplan for den sentrale delen av Åsane.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Strategisk planprogram for Åsane vil ferdigstilles fra fagetaten i løpet av februar 2022. Det danner basis for videre arbeid.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke nødvendig.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Et forberedende arbeid er gjort gjennom Strategisk planprogram for Åsane. Det inkluderer bistand fra Norconsult til en overordnet trafikkvurdering.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.08.2022	31.12.2022	01.01.2022	31.10.2022	01.01.2023	31.12.2023	01.01.2024	01.10.2025	31.12.2025

Utdyping

Ambisjonen er å gjennomføre forprosjekt/trafikkplan i 2023. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering i 2024/2025 eller gjennomføring direkte uten uttesting.

Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere sykkelveg med oppgraderte fortau og holdeplasser på strekningen Fv582 Hagerups vei–Wergeland. Tiltaket innebærer også at vegbane/rundkøyring/forholda for køyrande mv. blir utbetra. Trygge kryssingspunkt for mjuke trafikantar.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende i Bergen, parallelt med at tiltaket skal bedre forholdene for kollektivreisende og bidra til å øke kollektivandelen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende, og vil gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud på en svært viktig og sentrumsnær strekning. Tiltaket vil sikre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet mellom øst og vestsiden av Bergensdalen, og bidra til et godt tilbud fra tunge befolkningskonsentrasjoner på Landås mot Mindemyren og Bergen sentrum. De som kommer sørfra, for eksempel fra Fantoft-, Storetveit og Paradis-området vil også nyte godt av tilbudet.

Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil øke konkurransekrafta mot bil, særlig på grunn av tiltakets nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling/styrking av Wergeland som bydelssenter og bybanestopp. Strekningen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklende pr døgn.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket ligger i sin helhet på sykkelnettet i utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen (2020-2030). Tiltaket er også innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken gjennom oppgradering av holdeplasser på Wergeland, som vil gi bedre tilbud til busspassasjerene i området, og gi bedre mulighet for overgang mellom buss og bane. Tiltaket vil også bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk gjennom utbygging av noe større rundkjøring og reguleringsplasser på Wergeland. Tiltaket bedrer trafikksikkerheten langs strekningen. Sentrums- og knutepunktsutvikling: Wergeland er et utpekt fortettings- og transformasjonsområdet. Dette tiltaket er ett av flere som er forutsatt som nødvendige for å lykkes med vedtatt arealutvikling.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Området er svært sentrumsnært og tett befolket. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	124 400	5 200			22 600	34 000	42 800	19 800
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan



Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med reguleringsplanforslag som grunnlag. Kostnaden var da rekna til 109 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget i 2020. Kostnad lagt i prosjektarket er prisjustert til 2022-kr. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på projekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Prosjektet er i handlingsprogram 2023-2026 foreslått finansiert av statlige midler. Behovene fra 2023 er derfor oppgitt uten mva. Utgifter til mva er i kolonnen annen finansiering.

Kolonnen tidligere løyving, er fylkeskommunale løyvinger i 2022 til projekteringsarbeidet.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er svært viktig for å dra nytte av andre utbyggingar i sykkelinfrastrukturen i området. Ut over sykkelsatsing og bedre tilrettelegging for kollektiv er tiltaket del av vedtatt satsing og utvikling av Wergeland. Wergeland skal transformeres i tråd med vedtatt områderegulering, som innebærer fortetting, bedre tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende, i tillegg til omfattende satsing på byromsstrukturer. Wergeland befinner seg like ved Mindemyren, som er Bergens største sentrale byutviklingsområde, hvor Bybanen nå er under bygging. Å lykkes med gode sammenhenger mellom disse prioriterte områdene er viktig.

Tiltaket innebærer tilhørende oppgradering av VA-anlegg. I tillegg vil Bergen kommune bidra til å finansiere deler av annen infrastruktur som er nødvendig for at Wergeland skal kunne bygges ut som ønsket senterområde/bybanestopp. Utbyggere på Wergeland har i områdereguleringer vedtatt rekkefølgekrav om å realisere eller bidra til realisering av tiltaket. Det er inngått utbyggingsavtaler i området. Utbyggingsavtalene innebærer finansielle bidrag til tiltaket fra private næringsaktører på Wergeland.

Bergen kommune har avsatt ressurser som jobber med å koordinere parter, fremforhandle utbyggingsavtaler, avklare premisser og for øvrig medvirke til at Wergeland utvikles som forutsatt. Blant annet innebærer dette at Bergen kommune de neste årene vil avsatte betydelige ressurser til å gjennomføre grunnerverv til kommende offentlige byrom.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Status: Planforslag er innsendt til 1. gangs behandling i Bergen kommune januar 2021. Foreligger ikke vedtak på reguleringsplan. Løyvde midler for 2022 vil nyttes til oppstart prosjektering når det eventuelt foreligger vedtak på plan.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant pt.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant pt.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tidligst oppstart i 2024. Godkjent plan er estimert å foreligge i 2022. Prosjektering: 2022/2023
Bygging: 2024-2026.

Fv582, Kv5312 Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet omfattar bygging av til saman 1,4 km sykkelveg med fortau. 1,25 km på austsida av Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fantoft, og 150 m langs Fantoftvegen. Storetveitvegen blir liggande i same trase som i dag. Etablere lysregulert kryssing av Storetveitvegen 200 m sør for Fantoftkrysset. Etablere høgresvingefelt i krysset Storetveitvegen X Fantoftvegen. Sidedforskyving av rundkøring ved Hagerups vei. Prosjektet er komplekst.

Formålet med prosjektet

Etablere eit attraktivt tilbod til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekinga har i dag mangelfullt tilbod med blanda gang- og sykkelveg, som tidvis skiftar side.

Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket vil i stor grad auke konkurransekrafta for sykkel og gange, men dette føreset at strekinga Storetveitvegen nord for Hagerupsvei også vert tilrettelagt betre for mjuke trafikantar.

Strekinga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklande. Strekinga har dårleg tilbod i dag, med smal felles gang- og sykkelveg. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygghetssøkande. Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkelssystem som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert. Tiltaket legg til rette for sykling til og frå viktige målpunkt på Fantoft, til dømes arbeidsplassar og Fantoft studentby. Gir god samanheng med sykkelveg som er under planlegging vidare nordover mot Mindemyren.

Støttekriterier

Redusere køar og luftforureining.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsa og auka trafikktryggleik.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklende (1000-2000 pr døgn). Vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel og gange. Tiltaket vert rekna å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomheit, men dette er avhengig av at tilbodet til mjuke trafikantar også vert betra nord i Storetveitvegen.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	254 900			8 200	33 800	43 200	127 200	42 500
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnadene for gjennomføring av tiltaket er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan fra 2019 for ei lengre strekning (Brennhaugen - Hagerups vei). Kostnadene for strekninga Fantoft - Hagerups vei (litt over halve strekninga i reg. plan) er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Prosjektet er i handlingsprogram 2023-2026 foreslått finansiert av statlige midler. Behovene fra 2023 er derfor oppgitt uten mva. Utgifter til mva er i kolonnen annen finansiering.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging Fylkeskommunale midler, Stat post 30 Programområde-midler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Nordover koplar prosjektet seg saman med strekninga som er under planlegging vidare mot Mindemyren, og som då vil gi eit heilheitleg tilbod mot sentrum, ved kopling mot sykkelstamvegen. Det er viktig for heilheiten at desse strekningane er sett i samanheng ved val av løysing. Prosjektet bør difor truleg ikkje startast før vedtak på tilgrensande plan føreligg. Det kan være aktuelt å se de to tiltaka utbyggingsmessig i sammenheng om potensiell realisering faller sammen i tid.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Planforslag er sendt til 1.gangs handsaming til Bergen kommune desember 2019. Planutkast har vært på høring. Endelig merknadsbehandling og mulig vedtak er venta i 2022/2023.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Grunnerverv vil kunne starte når reguleringsplan er vedtatt. Trolig krevende grunnerverv på strekninga.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Prosjektering vil kunne starte opp når reguleringsplan er vedtatt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tentativ gjennomføringsplan: Handsaming av plan 2022-2023, grunnerverv og prosjektering 2024-2025, bygging 2025-2027.

Fv585 Nattlandsveien, Birkelundtoppen–Hagerupsvei, nord

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket omfatter oppgradering av fv. 585 Nattlandsveien frå Hagerups vei til Mannsverk (truleg inkludert krysset med Wier-Jenssens vei).

Tiltaket omfattar oppgradering av heile gata, med sykkelfelt, fortau og mogleg kollektivfelt frå Landåstorget til Hagerups vei. Strekinga er om lag 900 m, og er første etappe av utbygging i Nattlandsveien. For å få eit einsarta system for syklende er det viktig å få planlagt heile strekinga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår.

Prosjektet inkluderer også sykkelfelt langs Hagerups vei frå Nattlandsveien til Birkeveien.

Formålet med prosjektet

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekinga inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune og er ei viktig lenke i vegnettet både for syklende, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt.

Strekinga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Bussane på strekinga blir forseinka av kø, særleg inn mot lyskrysset ved Hagerups vei. Kollektivhaldeplassane på strekinga ligg tett, og fleire har behov for utbetring og eventuell ny lokalisering.

Det er naudsynt å få utbeta strekinga for å nå målsetjingar om auka tal gåande, syklende og kollektivreisande i området.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gåande og kollektivreisande, slik at tilbodet vert meir attraktivt, trafikksikkert og effektivt for desse trafikantgruppene.

Dette vil bidra til overføring av reiser frå bil på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.

Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden i søndre del av Nattlandsveien, Mannsverk og Landås. Strekingen ligg innanfor ytre fortettingssone og byfortettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslepp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbodet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte senter kan reduserast. Spesielt viktige tiltaksområde.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekinga er del av sykkelnett og ligg i utbyggingsfase 1. Området ligg innanfor senterområde og byfortettingssone i KPA. Prosjektet er i tråd med gjeldande kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket betrar trafikktryggleiken for øvrig trafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med høgt potensiale for syklande (rundt 1000 pr døgn). Det vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel, gange og kollektiv. Tiltaket vert rekna å ha god måloppnåing med omsyn til samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	149 100				6 000	25 700	92 500	24 900
Kostnad total								



Kostnadsvurdering	<i>Annet</i>
Kostnadsvurdering utdyping	<p><i>Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres over planpotten. Kostnaden er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt, og har svært stor usikkerhet. Prosjektet inneholder murer, delvis ombygging av veg og kryss, og estimatet er svært usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den foreligger, og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realiseringa av tiltaket.</i></p> <p><i>Prosjektet er i handlingsprogram 2023-2026 foreslått finansiert av statlige midler. Behovene fra 2023 er derfor oppgitt uten mva. Utgifter til mva er i kolonnen annen finansiering.</i></p>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	
Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Ja</i>
Finansieringskilde plan	<i>Fylkeskommunale midler</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler</i>
Prosjektet som del av helhet	<p><i>Strekninga vil være del av utvikling i sentrale deler av Landås og utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbodet på Landås. Strekninga knyter store bustadområde mot Haukeland sjukehus og vidare mot sentrum, men ein er avhengig av betre tilrettelegging i sykkelnettet mot sentrum, til dømes kommunalt vegnett mellom Hagerups vei og Haukeland/Kronstadtunnelen, Hagerups vei og Storetveitveien for å utnytte potensialet for auka andel syklande i Nattlandsveien. Prosjektet heng også tett saman med utbetring av sykkelanlegget vidare sørover i Nattlandsveien, og blir difor regulert saman med strekninga til Birkelundstoppen.</i></p>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplan for strekninga Hagerups vei–Birkelundstoppen pågår, då det er naudsynt å sjå heile strekninga i samanheng.</i>
Status grunnverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnverv utdyping	<i>Ikkje relevant pt.</i>

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikkje relevant pt.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2020	18.08.2021							

Utdyping

Tentativ gjennomføringsplan:

- Utarbeiding og handsaming av reguleringsplan: 2022-2024
- Prosjektering: 2025
- Tidligst oppstart bygging fra 2026

Fv587 Planlegging av tunnel bak Grimesvingane

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Annet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

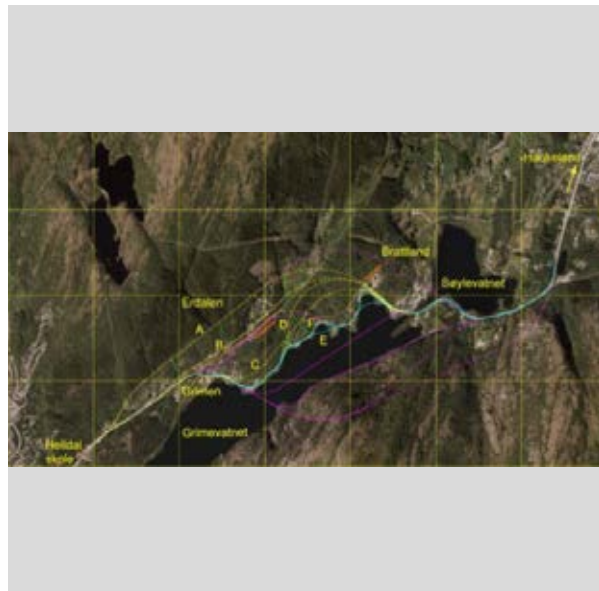
Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fv587 Hardangervegen, langs Grimevatnet, er eit problemområde for trafikksystemet i Bergen. Det er store behov for utbetringar, og gjennomførte utgreiingar viser at det er behov for å bygge ein tunnel bak Grimesvingane for å utbetre situasjonen. Det vil også gje betre og trafikksikre tilhøve for mjuke trafikantar på strekninga. I denne omgang er det behov for midlar til å utarbeide ein reguleringsplan. Plangrensar må fastsettast som ein del av prosjektet.



Formålet med prosjektet

I dag er fv587 ei av to hovudinnfartsårer frå aust til Bergen sentrum og Bergen sør. I tillegg til å vere hovudinnfartsåre har fylkesvegen i dag ein viktig lokal funksjon, den bind saman arbeidsplassar, bustader, butikkar og skule langs strekninga. Strekninga har både trafikksikringsutfordringar og dårleg framkome.

Fram til eventuell bygging av Rignveg aust må det sikrast framkome og trafiktryggleik for dagens trafikk. Særleg er det viktig å betre tryggleiken for mjuke trafikantar.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Ved gjennomføring av planen vil vi få etablert eit heilt nytt tilbod for mjuke trafikantar på ei strekning der det i dag manglar tilbod. Det går ein buss i rute på strekninga, og denne vil få betra framkome. Tiltaket vil gje betre trafiktryggleik for alle som ferdast på strekninga, og særleg dei mjuke trafikantane. Vegen fungerer som omkøyingsveg for E39 til dømes når Fløyfjellstunnelen er stengt, men kapasitetsutfordringane i Grimesvingane gjer at fleire vel omkøyings via Bergen sentrum.

Støttekriterier

Ved realisering av tiltaket vil vi få bedre trafikkavvikling i eit problemområde. Noko som vil gje betre kapasitet og flyt i heile transportsystemet i Bergen. Vegen er særleg viktig i sin funksjon som omkøyingsveg.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I Regional transportplan for Vestland står følgjande strategi: Utbygging av ringvegssystem som knyter regionale innfartsårer til nye regionale samband, og som leiar gjennomgangstrafikken utanom Bergen sentrum.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vegen er viktig for næringslivet, og har mykje godstransport. Per i dag er det høgdeavgrensingar på strekninga som gjer at ein del bilar over 4,1 m må ta lengre omvegar.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er ikkje berekna.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	6 000	0	1 500	3 000	1 500			
Kostnad bygging								
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det er usikkert kor mykje det vil koste å regulere tiltaket. Omfanget og plangrenser er per dags dato uklare og må avklarast nærare. Kostnadene blir dekket innafor posten planlegging fylkesveg i Bergen, og fremkommer derfor ikkje med eigen linje i handlingsprogram 2023-2026.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan

Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging

Prosjektet som del av helhet *Ikkje relevant.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt ferdig*

Planstatus utdyping *Planlegging er ikkje starta opp.*

Status grunnerverv *Ikkje avklart*

Status grunnerverv utdyping *Ikkje relevant.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikkje relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.05.2023	01.09.2025					

Utdyping

Ikkje avklart.

Fv587 Søylen Sundsbrua

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket er etablering av ny bro inkludert tilbud for gåande og syklande til erstatning for eksisterande Søylen Sundsbrua ved Bratland camping i Arna. Søylen Sundsbrua på Hardangervegen ved Bratland camping i Bergen har snart nådd si estimerte levetid (2030) og har større skader. Ei fungerande bro er viktig for å oppretthalde framkomme og redusere sårbarheit i trafikkavviklinga i Bergen. Avbøtande tiltak er initiert på gamal bru, men dette er midlertidige tiltak. Det er ynskjeleg å etablere ny broløysing inkludert tilbud for gåande og syklande.



Tiltaket må regulerast for å få tilgang til naudsynt areal. Grensesnitt mot ei framtidig plan for Griesvingane må avklarast i planarbeidet. Framtidig bru er under prosjektering og grunnboring er utført.

Formålet med prosjektet

Ny bro vil sikre framkomme for kollektivtrafikk og øvrig transport på strekninga, og redusere sårbarheiten i sentralt omkjøringsvegnett i Bergen (omkøyning for E39 gjennom Bergen sentrum). Tiltaket vil også etablere eit nytt tilbud for gåande og syklande.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Opprettholde veglenka og trygg framkomst på strekninga. Ei ny bro sikrar framkomst for kollektiv på strekninga, og etablere eit tilbud til gåande og syklande. Dagens bru har ikke tilbud til desse trafikantane. Strekninga er ein del av det definerte sykkelnettet i Bergen kommune, og ligg i utbyggingsfase 2 i Sykkelstrategi for Bergen (2020-2030).



Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til å redusere sårbarhet og bidra til å oppretthalde Grimesvingane som omkjøringsveg for E39 gjennom Bergensdalen. Tiltaket vil bidra til stabilitet i vegnettet. Dersom dagens bro skulle verte utsett for ei ulukke eller skli ut vil det fort bidra til uønska trafikale utfordringar.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket kan relaterast til ei framtidig trase for Ringveg øst.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ny bro vil sikre framkomme for kollektivtrafikk og øvrig transport på strekningen, og gi betre trafikktryggleik.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Dette er ikkje berekna, men dersom ikke vegen kan opprettholdes som omkjøringsveg ved hendelser i Bergensdalen vil dette kunne medføre store kostnader for samfunnet. Strekinga manglar tilbod til gåande og syklende. Sykkelpotensialet for strekinga ligg noko under 100 syklende pr døgn.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	44 000			6 000	30 800	7 200		
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres over planpotten. Kostnadsestimat på ei ny bro er grovt estimert og det visast til at kostnader må avklarast gjennom pågåande prosjektering og regulering. Prosjektering i tidlig fase og avbøtende tiltak på eksisterende bro er finansiert under posten standardheving med vedlikeholdskarakter.

Det er gjort vurderingar basert på tidlegare, liknande fylkesprosjekt, td. «Ny Førland bru», som hadde ein kostnad ved ferdigstilling på 23 mill. Når det takast omsyn til prisjustering, oppdatering av priser til dagens nivå og ein førebels større usikkerheit, er ny bru her vurdert til å få ein kostnad på mellom 40-50 mill. kr. Vestland fylkeskommune vil gjennomføre anslag når reguleringsplan ligger føre.

Prosjektet blir finansiert som del av den fylkeskommunale vedlikeholdspotten, og fremkommer derfor ikkje med eigen linje i handlingsprogram 2023-2026.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Brua ligg i «nedfallsområdet» for en variant av Ringveg øst i forprosjektet Arna-Midtun og det er viktig at regulering av framtidig broløysing avklarar naudsynte grensesnitt med tanke på planavgrensing, plassering, vinkling og utforming av ny bro og gang- og sykkeltilbod.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår*

Planstatus utdyping *Reguleringsplanarbeid under oppstart. Arbeidet med reguleringsplan hadde oppstartsmøte oktober 2021 og det er venta formell planoppstart i april 2022.*

Status grunnerverv *Ikke avklart*

Status grunnerverv utdyping *For å skaffe til veie naudsynt areal for å få etablert ny bro er det avgjerande å regulere framtidig løysing.*

Forberedende arbeider *Prosjektering pågår*



Forberedende arbeider utdyping

Framtidig bru er under prosjektering og grunnboring er utført. Samarbeid med Svv/Vegdirektoratet held fram. Under prosjektering er det kome fram at det ikkje vil vere mogleg å få tiltredelse til naudsynt areal ved Bratland camping og det vil være avgjerande å få nødvendig areal regulert til dette formålet.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Det vert vurdert å kunne ha ferdig eit planforslag til fyrste gongs handsaming i 2022. Tidspunkt for realisering av ny bro heng mellom anna saman med tidspunkt for planvedtak, grunnerverv og godkjenning av brokonstruksjon i vegdirektoratet.

Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen BT4

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Fyllingsdalen, Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger. Gjennom Løvstakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel i bybanens rømningstunnel. 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.



Formålet med prosjektet

Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bygge høykvalitets sykkeltilbud der syklende og gående er separert. Legges derved til rette for at flere, i alle aldersgrupper, velger reiser på sykkel og til fots fremfor bilreiser. Legger til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklister som er trygghetssøkende. Trafikksikkerheten økes ved at det bygges et sykkelssystem som er adskilt fra øvrig trafikk. Dessuten separeres gående og syklende, så disse konfliktene reduseres til et minimum.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekningene som bygges ut ligger i sin helhet på det som er definert som sykkelnett for Bergen, for det meste innenfor utbyggingsfase 1. Strekningene har varierende potensiale, men de med høyest potensiale er blant de strekningene med høyest potensiale i Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Se beskrivelse over.



Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaketene tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	237 000
Styringsramme (kroneverdi)	2017
Er tallene inkludert mva?	Ja

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	288 300	261 400	26 900					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Konsulentrapport, Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er forankret i KSII for Bybanen til Fyllingsdalen. Arbeidet høsten 2021 med gjennomgang av p50 for de ulike kostnadselementene knyttet til arbeidet i regi av Bybanen utbygging og byggetrinn 4 medfører at det er behov for restfinansiering av tiltaket i 2023.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan Fylkeskommunale midler

Finansieringskilde bygging Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet Tiltakene inngår som del av utbyggingen som skjer i forbindelse med utbygging av Bybanen byggetrinn 4 fra Bergen sentrum til Fyllingsdalen.



Plan og gjennomføring

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping Ikke relevant.

Status grunnverv Avklart

Status grunnerverv utdyping *Ikke relevant.*

Forberedende arbeider *Detaljprosjektering ferdig*

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tiltakene ferdigstilles som del av utbyggingen som skjer i tilknytning til realisering av Bybanen byggetrinn 4 og i regi av Bybanen utbygging.

Gangveier til kollektivtraseer

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Trafikksikkerhet

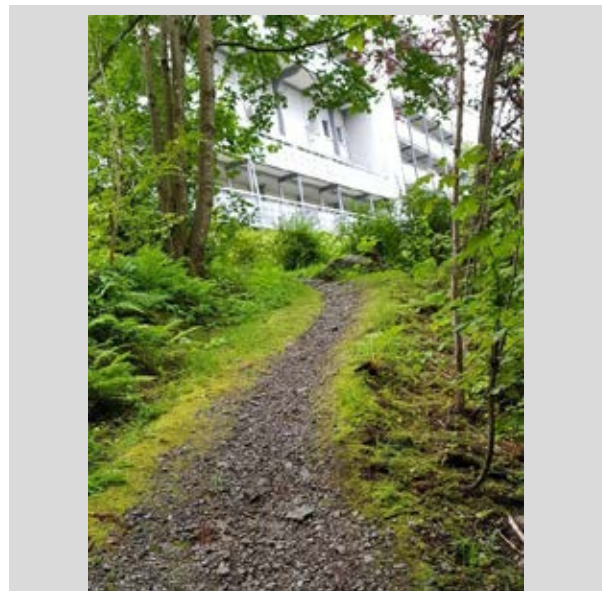
Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad, Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bergen kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bergen kommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bergen kommune har utarbeidet en handlingsplan for gange for 2022 til 2026. Den inneholder ca 80 tiltak som planlegges gjennomført i perioden. Tiltakene vil gjøre det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet og til andre aktuelle målpunkt. En del tiltak er nye traseer mens andre er oppgradering av eksisterende. Gangveier/snarveger opparbeides eller utbedres ved fast dekke eller grus, får håndlister der det er aktuelt og belysning slik at flest mulig kan benytte disse.

Formålet med prosjektet

De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. At standarden på gangnettet øker, øker attraktiviteten til kollektivsystemet. Disse gangforbindelsene er nyttige også for gangturer til andre målpunkt. Fokus er i første rekke på det utvidede sentrumsområdet, bydelssentrene og viktige kollektivruter.



Måloppnåelse

Primærkriterier

- Tilrettelegge for både kollektiv transport og bedre forhold for gående
- Bedre tilkomsten til holdeplasser
- Økt trafikksikkerhet
- Gjøre det mer attraktivt og enklere å både reise kollektivt og å gå

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning og tilrettelegger for Gåbyen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bergen kommune sin KPA, KPS, Gåstrategi, RATP og Grønn strategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Kobling mellom både viktig gange- og kollektivsatsing.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I visjonen om en aktiv og attraktiv by, er Gåbyen et hovedmål. Det skal legges til rette for at innbyggerne beveger seg mer i hverdagen og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en menneskevennlig by, der psykisk og fysisk helse styrkes, uavhengig av funksjonsnivå. KPS slår fast at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser, og at Gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, også vil bidra til en mer klimavennlig by.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Ja*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging			1 900	1 900	1 900	1 900		
Kostnad bygging			8 700	8 700	8 700	8 700		
Kostnad total			10 600	10 600	10 600	10 600		

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Handlingsplan for gange lister opp 80 tiltak. Det vil gjennomføre prosjekter i et omfang som er tilpasset finansieringen.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *40*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Fylkeskommunale midler*

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Prosjektet gjennomføres i tett samarbeid med andre mobilitetsprosjekter i Bergen kommune. Det er blant annet tilrettelegging for sykkel og trafiksikkerhetsprosjekter. I tillegg samarbeider gangeprosjektet tett med Plan- og bygningsetaten som gjennomfører gangkartlegginger i ulike bydeler.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår, Ikke behov for reguleringsplan</i>
Planstatus utdyping	<i>De fleste gange tiltakene gjennomføres uten reguleringsplan. Hovedoppgavene innledningsvis er å sikre rettigheter til grunn og å få godkjent nødvendige byggesaker.</i>
Status grunnerv	<i>Ikke avklart, Arbeid pågår, Avklart</i>
Status grunnerv utdyping	<i>Mange av de planlagte tiltakene ligger på privat grunn. Dersom det er behov for erverv av privat grunn og en ikke lykkes med dette må en velge å enten skrinlegge prosjektet eller gjennomføre en detaljregulering. Dette vurderes fra tiltak til tiltak.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Forberedende arbeid består av å sikre rettigheter til grunn, få gjennomført nødvendig prosjektering samt få på plass nødvendige byggetillatelse. Usikkerhet forsøkes avdekket tidligst mulig i prosjekteringsfasen.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
03.01.2022	31.12.2024	02.02.2022	31.12.2025	02.02.2022	31.12.2025	02.02.2022	31.12.2026	31.12.2026

Utdyping

Gjennomføring av gangetiltak gjøres ofte bolckvis. En får på plass grunnavtaler og prosjekterer 4-8 tiltak enten i rimelig nærhet til hverandre eller av samme type. Så lyses det ut entrepriser for disse pakkene. Mye av usikkerheten i gjennomføringen avdekkes innledningsvis gjennom grunnerv og sikring av byggetillatelse.

Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 Bergen sentrum–Oasen

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Fyllingsdalen, Årstad

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bybanen linje 2 skal settast i drift frå november 2022, og fylket har tinga seks nye vognsett for å drifte linja. Bybanen er eit av dei viktigaste prosjekta for å nå nullvekstmålet og bidreg til vekst i kollektivtransporten.

Formålet med prosjektet

Se tekst over.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bybanen er det mest arealeffektive transporttilbodet i Bergen i dag. Bybanen er kapasitetssterk, har høg regularitet og er universelt utforma, noko som gjer det enkelt å nytte bybanen for alle brukargrupper. Den nye linja vil også etablere eit heilt nytt tverrsamband mellom Oasen/Fyllingsdalen og Bergensdalen og Haukeland, noko som vil betra kollektivsystemet si konkurransekraft i høve til personbiltransport.

Støttekriterier

Bybanen er heil-elektrisk og produserer lite svevestøv, i tillegg til å vere den mest arealeffektive transportformen i Bergensområdet. I utbyggingsfasen er det også stort fokus på å kutte klimagassutslepp og minimere ytre påverknad av bygginga.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I avtaledokumentata til Miljøløftet står det: Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke relevant.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	299 100		51 400	72 000	41 100	41 100	93 500	
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Fordeling av midler kan justeres over gjenstående år i avtaleperioden for å få handlingsprogrammet til å harmonere. Fordelingen over er sådan tentativ.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Fylkeskommunale midler*

Prosjektet som del av helhet *Ikke relevant.*



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping *Ikke relevant.*

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping *Ikke relevant.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Fordeling av midler kan justeres over gjenstående år i avtaleperioden for å få handlingsprogrammet til å harmonere. Fordelingen over er sådan tentativ.



Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Mindre kollektivtiltak, enklere utbedringer i kollektivtraseer. Tiltakene vil hovedsakelig blir gjennomført etter strekningsvise utredninger. Det kan imidlertid i tillegg også blir gjennomført tiltak på kritiske punkt som ikke inngår i strekningsvise utredninger.

Primærkriterier

Mindre tiltak som kan bedre fremkommelighet og øke trafiksikkerheten knytt til kollektivtransporten. Det vil også være tiltak innen universell utforming, som gjør kollektivtransporten tilgjengelig for flere, samt tiltak som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt (lehus, standardheving med mer). Det er da et mål å gjøre tiltakene på areal som er regulert til veg og eid av VLFK.

Støttekriterier

Mer bruk av kollektiv i tillegg til gåing og sykling fremfor privatbil vil føre til reduksjon i kø, luftforurensning og støy fra personbiltrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Det er i tråd med kollektivstrategien å gjøre fremkommeligheten bedre og mer forutsigbar for buss. Dette gjelder spesielt på strekninger hvor det transporteres mange kollektivpassasjerer. I tillegg er det viktig å gjøre tiltak bidrar til å øke trafiksikkerheten.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

-



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert samlet for potten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
4 200	4 200	4 200	4 200	4 200



Oppdatert kunnskapsgrunnlag for framkomesituasjonen på Nordre Brurås

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Det er meldt frå operatør/Skyss at det er vedvarande framkomeproblem for kollektivtransporten i krysset frå Nordrebrurås og inn på E39. Det er behov for å gjere ytterlegare undersøkingar i område for å identifisere aktuelle tiltak for å betre situasjonen. Det er laga eit forprosjekt i 2019 som anbefalar følgjande tiltakspakke:

- Ny gangkryssing over Nordre Brurås.
- Utvidelse til totalt tre kjørefelt i tilfart til Lyskryss fra Nordre Brurås. To kjørefelt ledes ut på E39 mot sør. Eit kjørefelt ledes ut på E39 mot nord.
- Utvidelse til to kjørefelt i utfart fra lyskryss på E39 mot sør. Disse kjørefeltene flettes før bru over vassdraget. Det er eit behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget og avklare premiss for prosjektet. Det kan til dømes vere aktuelt å skalere ned tiltakspakken om det kan gi tilstrekkelig effekt. Justeringar i krysset med tilhørende signalanlegg bør sjåast på.

Primærkriterier

Tiltaket vil sjå på korleis vi kan få ein meir effektiv drift av kollektivsystemet. Avviklingsproblem aukar driftskostnadene til kollektivsystemet og påverkar tilbodet til de reisende. Det gir uforutsigbar ankomst til rutestart. Det er ikkje areal til å oppbevare/ regulere bussar ved startholdeplass dersom bussene kjem for tidleg. Negative effekter på tilbodet svekkar kollektivtransporten si konkurransevne mot bil.

Støttekriterier

Effektiv drift av kollektivsystemet bidreg til nullvekstmålet, flyten i vegnettet og en effektiv arealutnyttelse.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket vil gi bedre framkome for alle. I RTP for Vestland står det: Framkometiltak for kollektivtransport skal synleggjerast og prioriterast. Frå RATP for Bergensområdet: Tiltak for betre framkome for kollektivtrafikken vert rekna som eit av dei mest lønsame kollektivtiltaka.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltakspakken inneholder en gangkryssing for skolebarn som vil gje betre trafikktryggleik for barn.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Kostnadene er usikre. Prosjektet blir finansiert av den fylkeskommunale potten "planlegging fylkesveg", og fremkommer derfor ikke med egen linje i handlingsprogram 2023-2026.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
	300			

Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bergen kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bergen kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet gjelder oppfølging av kommunalt ansvar i vedtatt sykkelstrategi for Bergen kommune. Strategien er utarbeidet i samarbeid med partene i Miljøløftet.

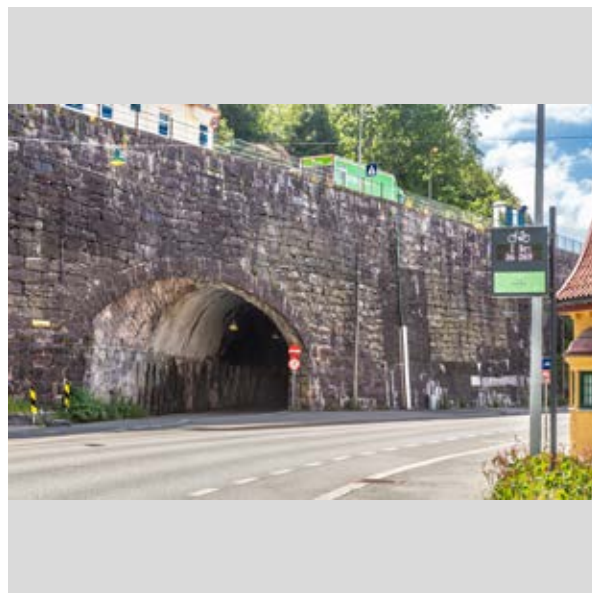
Handlingsplan for sykkeltiltak på kommunal veg for 21-24 ble vedtatt i oktober 2021. Handlingsplanen omhandler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av den første fireårsperioden (2021-2024), og med perspektiv mot 2030. Handlingsplanen rulleres hvert 4. år, og med årlige arbeidsplaner for planlegging, erverv, prosjektering og utbygging av sykkelnettet.

I sykkelstrategien er prioritert nett definert som «offentlig utbyggingsfase 1». For kommunal vei utgjør dette totalt i underkant av 30 km for hele strategiperioden. For den første handlingsplanperioden vil en prioritere planlegging og utbygging av infrastruktur basert på det vedtatte sykkelnettet.

I arbeidsplanen for 2022 er det for sykkelnett listet opp rett i underkant av 40 prosjekter av ulik størrelse og karakter. En del prosjekter kommer til konkret bygging i år, og en del prosjekter skal utvikles ved hjelp av forprosjekt og reguleringsplaner og vil således først komme til faktisk bygging senere i perioden. Blant prosjektene som har fokus er fremkommelighetstiltak sykkel kommunalt veinett, og ulike typer av tiltak i bydelene, alt fra etablering av sykkelparkering, etablering av sykkelveier i eksisterende tverrsnitt til utbygging av nye sykkeltraseer og dekkefornying.

Formålet med prosjektet

Øke andelen sykkelreiser til ti prosent i strategiperioden. Dette betyr omtrent en tredobling av dagens sykkelandel. Dette skal skje parallelt med at antall ulykker med alvorlig skadde eller drep- te syklister skal gå ned og ulykkesrisikoen for syklister skal synke.





Måloppnåelse

Primærkriterier

Ved en langsiktig satsing på utbygging og tilrettelegging for sykkelreiser økes konkurransekraften for sykkel. Det vil legges vekt på å utnytte eksisterende tverrsnitt på kommunale veier, og slik redusere behovet for bruk av nytt areal.

Støttekriterier

Sykkelreiser erstatter som regel personbiltrafikk, og dermed klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykkelsatsing er forankret i kommuneplanens arealdel for Bergen, Miljøløftets mål og sykkelstrategien for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

De konkrete tiltakene i sykkelsatsingen vurderes også i forhold til øvrige satsingsområder for Miljøløftet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, og reduksjon i personbiltrafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel. Sykkel er høyt opp på transportpyramiden.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Ja*

Styringsramme (beløp) *242 400*

Styringsramme (kroneverdi) *2021*

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging								
Kostnad total	<i>284 500</i>	<i>22 100</i>	<i>18 000</i>	<i>18 000</i>	<i>25 700</i>	<i>30 800</i>	<i>88 900</i>	<i>81 000</i>

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet, Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping	<p>Det totale kostnadsestimatet er basert på en ambisjon og en målsetting om å øke sykkelandelen til 10%. Oppgitt estimat for "annen finansiering" er kommunens egen satsing slik den ligger i vedtatt handlings- og økonomiplan 2022-2025. I tråd med bystyrets vedtak om sykkelstrategien er kommunens ambisjon en fortsatt satsing frem mot 2030.</p> <p>Sykkelsatsingen består av mange tiltak, og de fleste tiltak som skal gjennomføres i perioden er pr. d.d. ikke kostnadsberegnet. Dette er under arbeid. Prosjektet er en porteføljesatsing som gir forutsigbarhet ift økonomisk volum, noe som muliggjør god langsiktig og målrettet styring av tiltak. Risikoen og innsatsen styres ift tilgjengelige ressurser.</p> <p>Økning i 2026 baserer seg på en forventning om jevn økning i aktivitet de kommende årene etter hvert som flere av prosjektene kommer til utførelse. Den kommunale handlingsplanen for sykkel skal rulleres i 2024 hvor flere nye prosjekter vil bli tatt inn i porteføljen.</p>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	0
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet
Finansieringskilde bygging	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet
Prosjektet som del av helhet	De ulike tiltakene vurderes fortløpende ift. andre innsatsområder for Miljøløftet, slik som gange, trafiksikkerhet, og knutepunktsutvikling.



Plan og gjennomføring

Planstatus	Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår, Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	Det er mange tiltak som skal gjennomføres, og det vil fortløpende arbeides med flere forprosjekter, reguleringsplaner og erverv. Arbeidet og prosesser med dette tar alene et sted mellom 3-6 år. Risikoen ift. tid vil variere fra tiltak til tiltak.
Status grunnerverv	Ikke avklart, Arbeid pågår, Avklart



Status grunnverv utdyping	<i>Det er flere tiltak som skal gjennomføres, og det vil fortløpende arbeides med erverv og andre avtaler med grunneiere. Risikoen ift. tid vil variere fra tiltak til tiltak.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Det arbeides med flere tiltak parallelt og disse er derfor i ulik fase med hensyn til forarbeider. Dette vil være kontinuerlig status gjennom perioden.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
04.01.2021	31.12.2030	04.01.2021	31.12.2030	04.01.2021	31.12.2030	04.01.2021	31.12.2030	31.12.2030

Utdyping

Det arbeides med flere tiltak parallelt og disse er i ulik fase med hensyn til hvor de er i gjennomføringsfasene som vist over. Dette vil være kontinuerlig status gjennom perioden.

Oppgradering holdeplasser

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Tiltak for å oppgradere holdeplasser etter strekningsvise utredninger. Eksempel på strekninger som er aktuelle er:

- Sædalen, Birkelundstoppen–Midtun–Nestun

Andre strekningsvise Oppgraderinger:

- Nordås–søråshøgda
- Apeltunvegen
- Elveneset–Ulsmågvegen
- Breivikdalen–Drotningsvikveien
- holdeplassoppgradering, diverse holdeplasser, nye buskur

Primærkriterier

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. Kollektivtrafikken er videre den mest arealeffektive transportformen.

Støttekriterier

Tiltaket styrker kollektivtransportens konkurranseforhold mot privatbil og bidrar til støttekriterier: Kø, støy, luftforurensning og klimagassutslipp. Tiltaket legger til rette for en effektiv ressursbruk og arealutnyttelse.



Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kollektivtransport er svært arealeffektivt. Tiltaket støtter derfor opp om en effektiv arealutnyttelse. Tiltaket bidrar til nullvekstmålet ved at kollektivtrafikk får et styrket konkurranseforhold mot privatbilen. Tiltaket vil støtte opp om en kompakt utvikling langs traseene som oppgraderes.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

All holdeplassoppgradering inneholder en TS-vurdering, og blir ofte utført sammen med TS-tiltak for fotgjengere i samme område.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert inn samlet for potten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
8 200	7 700	7 700	7 700	7 700



Oppgradering signalanlegg og ASP

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Annet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

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 resultater. 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 (blindesommere), slik at disse er i tråd med dagens krav til universell utforming. Formålet er både at bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjøretid, 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. TØI har evaluert enkelte av signalanleggene der ASP allerede er etablert og vurdert den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til å være god i de fleste tilfellene. Det er sannsynlig at man kan få gode effekter ved å etablere systemet i nye anlegg og effektivisere anleggene som har systemet etablert i dag.

Primærkriterier

Tiltaket bidrar til økt konkurransekraft for kollektivtransport, gjennom å kutte reisetider og bidra til mindre forsikelser og mer forutsigbare rutetider. Det fører også til økt trafikksikkerhet gjennom å legge til rette for trygge gangkryssinger for blinde og svaksynte.

Støttekriterier

Prosjektet bidrar til reduksjon i kø og som følge av dette mindre luft- og støyforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket bygger opp under gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket fører til økt driftssikkerhet i signalanleggene, noe som er positivt for alle brukere av anleggene.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva? Kostnadsvurdering

Ja

Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer de kommende årene. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter hva som må utbedres /hvilke investeringer som må gjøres det enkelte år. Det vil være fortløpende realisering av tiltak etter hvert som de blir klare. Signalanlegg som oppgraderes i forbindelse med andre prosjekter er ikke inkludert i behovsvurderingen for dette prosjektet.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
2 100	2 600	2 600	2 600	2 600

Planlegging Bybanen byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling

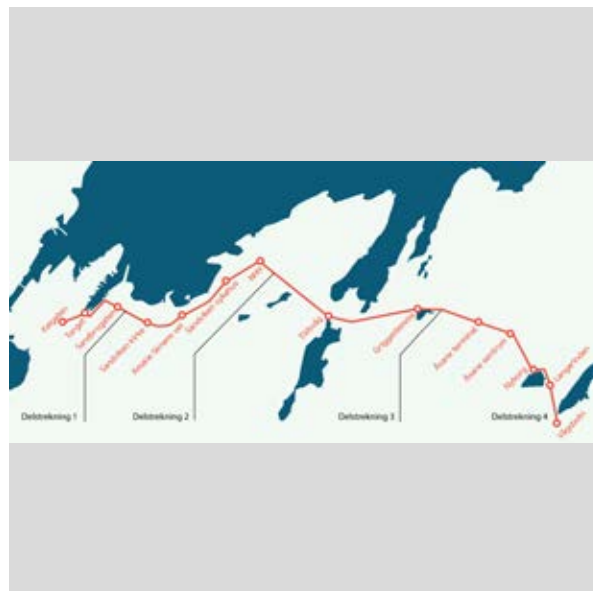
Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere bybane mellom Bergen sentrum og Vågsbotn i Åsane, samt sammenhengende hovedsykkelrute på hele strekningen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg.

Formålet med prosjektet

Videreutvikle bybanenettet og sykkeltilbudet i Bergen. Gi grunnlag for å avlaste byen, og spesielt sentrum og Sandviken, for privatbiltrafikk. Bybanen til Åsane skal være hovedstammen i kollektivsystemet mot Bergen nord, og gi kvalitet og konkurransekraft til bydelens kollektivtilbud.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bygge opp under 0-vekst-målet, og legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

Støttekriterier

Bybanen skal bygge opp under byutviklingen, og gi en trygg og effektiv reise.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

KPA2018 (kommuneplanens arealdel).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet bygger opp under sykkelstrategi og gåstrategi i Bergen, samt Bystyrets vedtak om å etablere et bybanenett i kommunen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er ikke gjort samfunnsøkonomisk analyse av byggetrinnet alene. Det ble gjort en samfunnsøkonomisk analyse som del av konsekvensutredningen i 2013. En oppdatert beregning skal gjøres som del av reguleringsarbeidet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	313 300	273 100	40 200					
Kostnad bygging								
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Gjennomført anslag på skissenivå. I 2021 er det arbeidet med reguleringsplan for Bybanen (byggetrinn 5) til Åsane. Traseen fra Kaigaten til Åsane er ca. 12,7 km lang, med 14 holdeplasser. Hovedsykkelruten er ca. 13 km, og Fløyfjellstunnelen forlenges med ca. 3 km. I 2021 er det jobbet med teknisk forprosjekt for hele strekningen, og det har i tillegg vært utarbeidet en tunnelutredning for sentrum som ble behandlet av Bergen bystyre 15.12.2021. Bystyret vedtok at dagløsningen for Bybanen gjennom sentrum fortsatt legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

Tallene i tabellen over er Bergen kommune sin periodisering av finansieringsbehov for å planlegge Bybanen til Åsane. Rekvireringen av bompenger til prosjektet foretas av Vestland fylkeskommune og er anslått til å være 6,2 mill. i 2023.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan *Bompenger*

Finansieringskilde bygging *Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt, Bompenger*

Prosjektet som del av helhet *Det planlegges for samtidig bygging av ny hovedsykkelrute langs E39 fra sentrum til Åsane, og forlenget Fløyfjellstunnel.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Fremdrift i reguleringsfasen er basert på at det ikke oppstår nye hindringer underveis, og at alle beslutningsprosesser går uhindret, samt at det ikke foreligger innsigelser.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Grunnerverv starter først etter godkjent plan.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Ikke relevant.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2018	31.12.2023					

Utdyping

Ikke relevant.

Planlegging fylkesveg

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse, Annet

Kommune: Bergen kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Formålet med potten er å få gjennomført planprosjekter til de er planavklarte og klare til bygging i hovedsak innenfor innsats- og satsingsområdene, planmidlene er avgjørende for å sikre realisering av viktige tiltak for å bygge opp under nullvekstmålet, og planlegging av andre nødvendige tiltak på fylkesveg.

Primærkriterier

Se omtale og formål.

Støttekriterier

Se omtale og formål.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Se omtale og formål.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Se omtale og formål.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert samlet for potten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
25 400	25 400	25 400	25 400	25 400



Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Analyse, Annet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Tiltaket innebør etablering av eit langsiktig program for teljing og analyse av fotgjengarrørsler. Det skal starte med å undersøke sentrale delar av gangnettet i Bergenhus bydel, og gjennom dette arbeidet etablere metodikk, kompetanse og systematisk tilnærming til teljing av mjuke trafikantar, som seinare kan nyttast også i andre områder. Programmet skal gi auka kunnskap både konkret om fotgjengarstraumar i Bergen, men også om teljing av fotgjengarar generelt og korleis dette kan gjerast på best mogleg måte. Programmet skal i hovudsak basere seg på automatiske teljingar basert på innhenta data som beskriv talet på fotgjengarar som rører seg i ulike snitt. I tillegg skal det også undersøkjast kva for andre data som kan og bør nyttast for å setje teljingane i kontekst. Dette kan til dømes være manuelle kvalitative observasjonar av åtferd, eller tal frå andre datakjelder som til dømes av- og påstigigar på kollektivtransport eller stordata frå telefoniselskap. Programmet skal ha som mål å gjere data og kunnskap opent tilgjengeleg. Det er eit mål at programmet kan bidra til å samordne dei fotgjengarteljingane dei ulike vegeigarane allereie utfører i dag. Programmet skal utarbeide eit faktagrunnlag som gjer ein god oversikt over mengder og bevegelser av mjuke trafikantar i utvalde områder i Bergenhus bydel. Dette er viktig for å kunne drive med planlegging, prioritering og evaluering av tiltak på best mogleg måte. Datane frå programmet er også viktige for å kunne forvalte fotgjengarareala på ein god måte, til dømes behov for fortausareal ved uteservering, saker knytt til mikromobilitet og arrangement. Programmet vil forhåpentleg gi nytte for heile gåsatsinga. Det kan ha direkte betydning for lønnsamheita til konkrete tiltak. Programmet vil kunna gi grunnlag for å gjennomføra aktivitetar og tiltak som i større grad tar i vare fotgjengarane sine behov.

Primærkriterier

Programmet skal bidra til auka konkurransekraft for gange. Sidan dei fleste kollektivreiser inneheld gangetappar, kan programmet òg bidra til auka konkurransekraft her. Programmet har isolert sett ingen effektar inn mot nullvekstmålet, men vil likevel kunne bidra gjennom å gjere andre prosjekt og aktivitetar meir treffsikre og effektive.

Støttekriterier

Gode data som beskriv korleis fotgjengarar bevege seg gir grunnlag og moglegheit for meir effektiv regulering og avvikling av all trafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Programmet er i tråd med gåstrategi for Bergens mål om å betra kunnskapen om gange, og å utvikla metodar og verktøy. Strategien syner spesifikt til behovet for at det vert utført fleire teljingar av gåande og analysar av åtferd og bevegelsesmønster.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Programmet vil gi kunnskap som kan ha betydning for fleire fag og satsingsområde, inkludert trafikktryggleik, sykkel/mikromobilitet og kollektiv.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Behovet er estimert og faktisk finansieringsnivå vert avklara i det vidare arbeidet. Programmet bør ha eit bevist forhold til andre prosjekt som enten gjer egne fotgjengarteljingar eller som har behov for slike data. Programmet er tenkt som eit kontinuerleg program over handlingsprogram-perioden. Målet er å vera operative frå 2022. Det er venta at programmet vil skalere opp aktiviteten utover perioden med fleire faste teljepunkt.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 000	1 000	1 000	1 000	1 000

Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune:

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Posten har to hovedformål: • Det er behov for midler til å dekke potensielle kostnader til prosjektering av fremtidige tiltak på fylkesveg som vurderes gode for måloppnåelse. Det settes som kriterium at fylket har egeninteresse i det aktuelle tiltaket. • Det er nødvendig å kunne dekke kostnader knytt til grunnerverv til riksvegtiltak med statlig finansiering på fylkesveg. Behovet kan variere fra år til år.

Primærkriterier

Ikke relevant pt.

Støttekriterier

Ikke relevant pt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikke relevant pt.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant pt.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Nivået det enkelte år vil kunne variere.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
5 100	7 200	7 200	7 200	7 200



Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstarts- midler

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Areal og knutepunktsutvikling, Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

I tråd med nasjonale, regionale og lokale føringer og ambisjoner for samordnet areal- og transportpolitikk både utformes og gjennomføres byutviklingen i Bergen. Det er særskilt fokus på for- tettingsområder. Gjennomføringen av offentlige tiltak i disse områdene krever en samordning av både offentlige og private investeringer. Foreslåtte tiltak vil bidra til at fylkeskommunen tidlig gis et økonomisk handlingsrom til å gjøre nødvendige oppstartsarbeider i en tidlige fase, slik som utredninger, vurderinger og planlegging av aktuelle tiltak i prioriterte områder. Sett i sammenheng med arbeidet Bergen kommune gjør i disse områdene vil arbeidet gi grunnlag for innspill til hvilke tiltak som bør prioriteres for realisering. Realisering av tiltak er en forutsetning for gjennomfø- ringen av ønsket arealpolitikk. Formålet med prosjektet er å følge opp og tilrettelegge for gjen- nomføring av vedtatt sentrums- og knutepunktsutvikling. Transformasjons-/fortettingsprosesser i allerede utbygde områder er komplekst og krever ressurser til nødvendige forarbeider, eksem- pelvis hva gjelder prioritering, planlegging og finansiering av påkrevd offentlig infrastruktur. Et typisk fellestrekk ved disse områdene er områdereguleringer med rekkefølgekrav om infrastruk- tur som bidrar til Miljøløftets hovedmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Som regel innebærer rekkefølgekravene at utbygging og omlegging av offentlig infrastruktur er en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Slik sikres ønsket og vedtatt byutvikling. Vegen fra plan til realisering er i så måte ofte både ressurs- og tidkrevende. Ulike offentlig og private parter, som til dels kan ha ulike utviklingsperspektiv og interesser, skal koordineres. Infrastrukturentiltakene må klargjøres for realisering i en rasjonell og ofte trinnvis rek- kefølge. Dette krever et grundig forarbeid og helhetlig tilnærming, også hva gjelder finansiering. Utviklingsperspektivet kan være langt, noe som medfører at midlertidige løsninger kan være både nødvendig og ønskelig – samtidig som kvaliteten skal ivaretas. Prosjektmidlene vil gi fylkeskom- munen mulighet for, og gi nødvendig fleksibilitet til oppstart av nødvendige prosesser. Arbeidet tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner og gjennomføringen av disse. Arbeidet vil skje i tett samarbeid mellom Vestland fylkeskommune v/INV og Bergen kommune.

Primærkriterier

Løsningene i Miljøløftet skal legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og bygge opp under viktige knutepunkt for kollektiv. Infrastrukturen i disse områdene innebærer generelt en satsing på og prioritering av gange, sykkel og kollektiv, ved å tilrettelegge for attraktive og trygge

løsninger som alternativer til privat-/personbiltransporten. Prosjektet underbygger derfor Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet, at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Støttekriterier

Transformasjon og fortetting innebærer generelt en tilrettelegging og utvikling med sikte på å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy fra personbiltrafikken, ved å tilrettelegge for endrede mobilitetsvaner, attraktive kvaliteter i nærområdet og kortere gjennomsnittavstander.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Transformasjons- og fortetningspolitikken i Bergen kommune, og vedtatte arealplaner i senere tid, er basert på nasjonale, regionale og lokale vedtak, føringer og ambisjoner.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Transformasjonen og fortettingen i Bergen ivaretar de ulike dimensjonene i Miljøløftet, effektiv og samordnet areal- og transportutvikling og satsing på gange, sykkel og kollektiv.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Hvor store kostnader som vil påløpe hvert år vil variere. Posten er ment til å sikre finansiering av nødvendige avklaringer som vil måtte komme. Posten vil gi grunnlag for å prioritere blant kommende tiltak/prosjekter innenfor prioriterte transformasjons- og fortetningsområder. Finansiering av anbefalte tiltak/prosjekter vil spilles inn som egne prosjekter, i tråd med vedtatt prinsipp om porteføljestyring.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
2 600	1 000	2 100	2 100	2 100

Sykkelbyavtale - Sykkelbyen Bergen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Sekretariat og kommunikasjon, Annet, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt:

Driftsansvarlig etter endt prosjekt:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bakgrunn: Sykkelbyavtalen mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Staten vegvesen 01.01.2014 - 31.12.2017 i Bergensprogrammet. Deretter videreført som del av Miljøløftet sin kommunikasjonsportefølje for kommunikasjon rundt satsing på sykkel gjennom kampanjer og ulike tiltak.



Formålet med prosjektet

Sykkelbyen Bergen sitt arbeid er delt opp i 5 grep:

- 1. Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel
- 2. Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av
- 3. Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon
- 4. Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle
- 5. Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere



Måloppnåelse

Primærkriterier

Sykkelbyen Bergen skal støtte opp under infrastrukturtiltak for å maksimere utbytte av fysiske tiltak gjennom "ikke fysiske" tiltak som kampanjer (feks sykle til jobben) og kommunikasjonstiltak (feks gjennom sosiale medier, Facebook med over 10.000 følgere)

Støttekriterier

Prosjektet bidrar til å bygge opp under vedtatte mål i sykkelstrategi og nasjonale målsetninger om økning i sykkelbruken som vil medføre reduksjon i klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Støtter opp under lokale, regionale og nasjonale målsetninger i økning av sykkelandelen som del av persontransport.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Koblinger til gåstrategi og kollektivstrategi og KPA og KPS.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økning i andel syklende er svært god samfunnsøkonomi. Helsedirektoratet har beregnet at helse- og velferdsgevinsten er mer enn kr 26 per syklede kilometer per person. Les mer om sykkelkalkulatoren som Transportøkonomisk institutt har laget her: <https://www.toi.no/sykkelkalkulator/dokumentasjon.pdf>



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Ja*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging								
Kostnad total			2 200	2 200	2 200	2 200	6 500	

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Årlig drift.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner*

Finansieringskilde bygging

Prosjektet som del av helhet *Ikke relevant.*



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping *Ikke relevant.*

Status grunnverv

Status grunnverv utdyping *Ikke relevant.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Ikke relevant.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Ikke relevant.

Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fyllingsdalen, Laksevåg, Åsane, Årstad

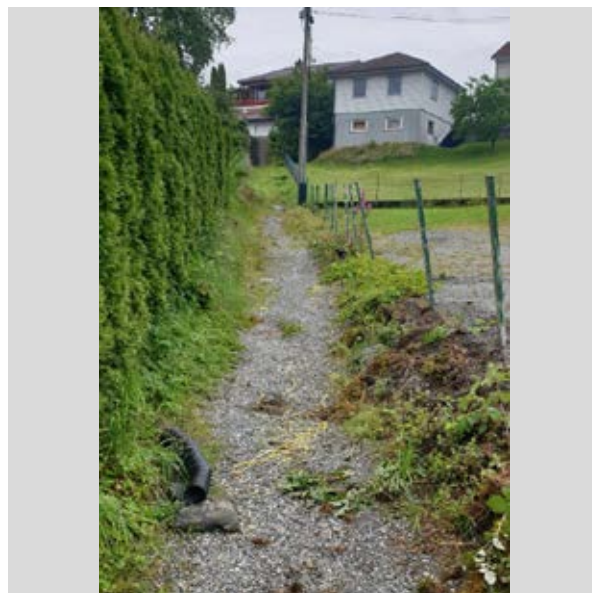
Byggherre/ansvarlig: Bergen kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bergen kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bergen kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gåstrategi for Bergen 2020- 2030 er Bergens første strategi for gange, og er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs gange- satsing. Strategien er utarbeidet i samarbeid med partene i Miljøløftet. Strategien gir føringer for tilrettelegging av gange i arealplanleggingen, offentlig innsats i gangnettet, prioritering av gange i samspillet i trafikken og for drift og vedlikehold. Bergen skal bli en by hvor det er attraktivt og sikkert å gå til alle hverdagens gjøremål. Gange skal være et reelt alternativ til bilbasert transport. Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer. Det er en ambisjon å øke gangandelen fra dagens 25% til 30% gangandel i 2030.



Bergen kommune har utarbeidet en 4-årig handlingsplan for gange, og med perspektiver mot 2030. Handlingsplanen vil rulleres hvert 4. år, med årlige arbeidsplaner for bl.a. planlegging, erverv, prosjektering og bygging. En viktig satsing er gangtraseer til viktige målpunkt. Nå prosjekteres og gjennomføres tiltak i bydelene Fyllingsdalen, Åsane, Laksevåg og Loddefjord. Gangveier opparbeides eller utbedres ved fast dekke av grus, håndlister og belysning slik at flest mulig kan benytte disse. Slike gjennomganger vil en ha i alle bydeler frem mot 2030.

Formålet med prosjektet

Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer, både av hensyn til transport, klima og folkehelse gjennom å tilby et bedre og mer effektivt gangvegnett til befolkningen. Fokus er både sentrum og bydeler.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tilrettelegger for økt gangandel. Samtidig vil opparbeiding eller oppgradering av en del traseer gjøre det enklere og raskere å gå til kollektivholdeplasser.



Støttekriterier

Redusere biltrafikk, luftforurensing og støy.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Satsingen er i tråd med kommuneplanens arealdel, Miljøløftets mål og Bergen sin Gåstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

En del av traseene vil å være til glede og nytte for syklister. I tillegg vil det kunne øke andel brukere av buss og bane i og med at disse turene starter med en gåtur.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gange er øverst i transportpyramiden.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	6 600	500	1 000	1 700	2 400	1 000		
Kostnad bygging	174 000	1 600	3 200	5 700	10 300	9 300	41 100	
Kostnad total	180 600	2 100	4 200	7 400	12 700	10 300	41 100	102 800

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet



Kostnadsvurdering utdyping	<i>Det totale kostnadsestimatet er basert på en ambisjon og en målsetting om å øke gangeandelen fra 25% til 30% frem mot 2030. Oppgitt estimat for "annen finansiering" er kommunens egen satsing slik den ligger i vedtatt handlings- og økonomiplan for 2022-2025. I tråd med bystyrets vedtak om gåstrategien, er kommunens ambisjon en fortsatt satsing frem mot 2030. Gå-satsingen er en porteføljesatsing, og det vil både kartlegges og gjennomføres en lang rekke ulike tiltak i perioden. En del vil være enklere tiltak, mens andre kan kreve reguleringsplaner og erverv. Prosjektet "Oppfølging av gåstrategi" er en porteføljesatsing som gir forutsigbarhet ift. økonomisk volum, noe som muliggjør god langsiktig og målrettet styring av tiltak. Risikoen og innsatsen styres ift. tilgjengelige ressurser.</i>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	40
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>De ulike tiltakene vurderes fortløpende ift. andre innsatsområder for Miljøløftet, slik som sykkel, trafikksikkerhet, kollektiv og knutepunktsutvikling.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt, Ikke behov for reguleringsplan</i>
Planstatus utdyping	<i>Kartleggingene vil avdekke behov for reguleringsplan og erverv. Det er et mindretall av tiltakene som må reguleres. Den største usikkerheten er knyttet til om en oppnår nødvendige avtaler om grunn.</i>
Status grunnerverv	<i>Arbeid pågår, Ikke avklart, Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Kartleggingene vil avdekke behov for erverv og eventuell reguleringsplan. Hovedoppgavene innledningsvis er å sikre rettigheter til grunn, avklare planbehov og å få godkjent nødvendige byggesaker.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent</i>

Forberedende arbeider utdyping

Porteføljesatsingen gjør det mulig å legge opp en lang-siktig og målrettet strategi for arbeidet frem mot 2030. Tidlig i perioden vil en ha fokus på kartlegginger, prosjektering og forberedende arbeid slik at det etableres byggeklare prosjekter utover i perioden. Dette vil være rullerende aktiviteter.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
02.02.2022	31.12.2024	02.02.2022	31.12.2024	02.02.2022	31.12.2025	02.02.2022	31.12.2026	31.12.2026

Utdyping

Det arbeides med flere tiltak parallelt og disse er i ulik fase med hensyn til hvor de er i gjennomføringsfasene som vist over.



Trafikkplan sentrum. Avbøtende tiltak. Planleggingsmidler.

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange;Sykkel;Trafikksikkerhet;Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Bergen kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

For å kunne gjennomføre reguleringsplanen for Bybanen, er det påvist behov for flere avbøtende tiltak og tilpasninger i trafikksystemet, som også henger sammen med anbefalt løsning for nytt trafikksystem i sentrum (Trafikkplan sentrum). Tiltakene er helt nødvendige trafikkomlegginger, og krever videre utredning for å avklare endelig utforming/detaljløsninger. Trafikkplan sentrum er spesielt viktig siden tiltakene er en forutsetning for å få etablert fase 2 for bybane i dagen gjennom sentrum. Sentrumsgruppen har utarbeidet en tiltaksplan på et overordnet nivå, men ikke detaljerte prosjektark. Det er flere utfordringer knyttet til videre arbeid, bl.a.:

- organisering
- videre planlegging/framdrift
- bestemme tiltaksomfang
- mange utfordringer, spesielt i byggetiden
- finansiering

Primærkriterier

Trafikkplan sentrum bygger på mål om å bidra til reduksjon av personbiltrafikken og gi bedre forhold for gange, sykkel, kollektiv- og varetransport i det sentrale byområdet. Planen legger opp til å utvikle et sentrumsområde som er både mer bilfri og mer tilgjengelig.

Støttekriterier

Trafikkplan sentrum gir store miljømessige og trafikkmessige fordeler, med en tilnærmet bilfri akse Strandkaian - Torget – Øvregaten. Indre bykjerne prioriteres for gående, syklende, kollektivtrafikk og varetransport.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Trafikkplanen bygger på målsettinger og retningslinjer i overordnede transport- og arealplaner, samt føringer i pågående planarbeid for transportnett i deler av sentrum, herunder:

- Nasjonal transportplan (NTP)
- Byvekstavtalen for Bergensområdet
- Kommuneplanen for Bergen
- Gåstrategi for Bergen 2019-30
- Sykkelstrategien for Bergen 2019-30

Politiske mål om trafikkreduksjon har vært en hovedforutsetning for utviklingen av trafikkplanen.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

En trafikkavlastet indre sentrumskjerne vil bedre tilgjengeligheten for kollektiv, sykkel og gange og nyttetransport i sentrumsgatene, og reduserer samtidig behovet for bilkjøring i sentrum. Trafikkplanen legger til rette for fremtidig bruk av gater, plasser og torg, med langsiktige føringer for den videre utviklingen av byrommene i sentrum.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Usikkert kostnadsoverslag

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 000	2 000	2 000	2 000	2 000

Trafikksikkerhet

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Målsetting i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder. Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, utforkjøringsulykker og møteulykker. Trafikksikkerhetstiltak er ofte mindre enkelttiltak som kan utføres innenfor eksisterende veggrunn, og som ikke trenger reguleringsplan. Mange av disse tiltakene støtter opp under nullvekstmålet.

Primærkriterier

Oppnå nullvisjonen. Økt trafikksikkerhet. Økt konkurransekraft for sykkel, gange og kollektiv

Støttekriterier

-

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

-

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

En sentral oppgave i trafikksikkerhetsarbeidet blir å sikre at målet om økt gange, sykkel og kollektiv ikke kommer i konflikt med målet om å redusere tallet på alvorlig skadde og drepte i trafikken.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert inn samlet for potten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
33 800	33 800	33 800	33 800	33 800

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bergen kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Bybanen og trolleybusslinjene er dei mest kapasitetssterke kollektivtilboda vi har i Bergensområdet. Dei har eigen infrastruktur som har særlege behov for større vedlikeholdstiltak for å fungere optimalt og hindre driftsstans.

Primærkriterier

Bybanen og trolleybusslinjene er svært kapasitetssterke kollektivtilbod som er viktige for god arealutnyttelse. Det er viktig for brukarane av kollektivtransport at tilbodet er forutsigbart og til å stole på. For å hindre forfall og eventuell driftsstans er det viktig å vedlikehalde infrastrukturen.

Støttekriterier

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere utslepp, støy og forureining frå vegtransporten. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutsleppsteknologi.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kollektivtransport er trekt fram som eit heilt sentralt verkemiddel for å nå nullvekstmålet både i regional areal- og transportplan for Bergensområdet og i Regional transportplan for Vestland.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikkje relevant.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert inn samlet for potten. Behovet for vedlikehold av investeringskarakter på bybanen og trolleybuss er for 2023 vurdert å vere 14 mill. kr. På grunn av at infrastrukturen vert eldre og at vi får nye linjer er det venta at desse kostnadane kan stige i åra framover.

Finansieringskilder

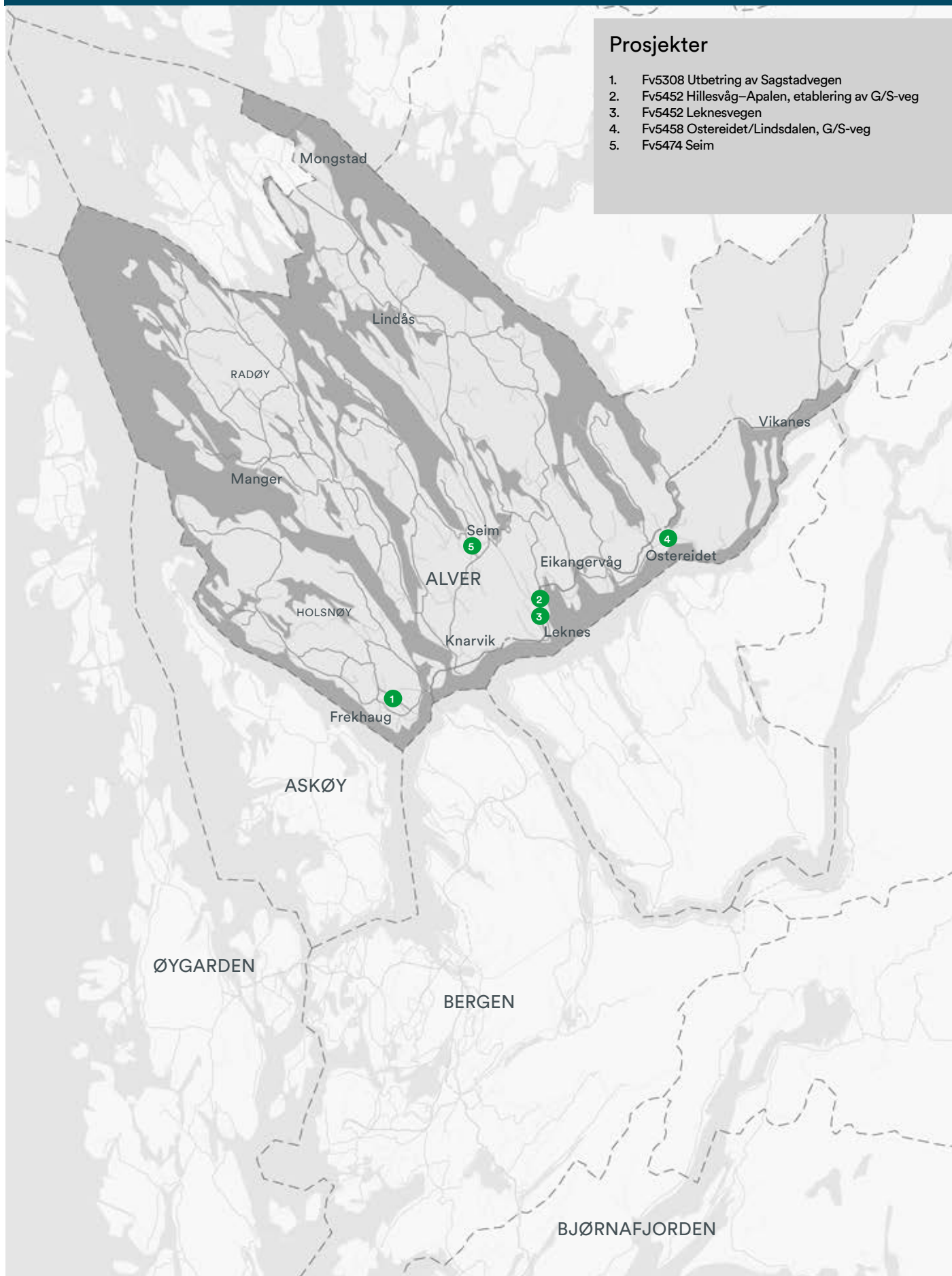
Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
13 400	14 400	14 400	14 400	14 400



Prosjekter

1. Fv5308 Utbetring av Sagstadvegen
2. Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg
3. Fv5452 Leknesvegen
4. Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen, G/S-veg
5. Fv5474 Seim



Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny trafikksikker infrastruktur med oppgradert vegkropp, ny gang- og sykkelveg / fortau og ny buss-holdeplass på strekningen mellom rundkjøring ved Frekhaug senter med sin kollektivsentrar og Sagstad skule, inkludert det store idrettsanlegget på Sagstad.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Dagens veistrekk har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole og et stort idretts- og fritidssenter. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen og idrettsområdet. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Gange- og sykkeltilbudet kobles mot senterområdet på Frekhaug, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud både i Frekhaugområdet og langs Fv564 i kommunen, som igjen er bundet sammen med tilbudet langs E39 mot både Knarvik og mot Bergen. Tiltaket vil forbedre forholdet for fremkommelighet for kollektivtrafikk, ved bygging av ny trafikksikker holdeplass ved Sagstad skole.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken. Tiltaket forbedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Prosjektet bygger opp under Frekhaug som lokalsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi. Sykkelpotensialmodell for Alver viser eit potensiale for om lag 250 syklende per døgn på dei sentrale delane av Sagstadvegen.

Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	30 300	4 200	12 600	7 400				6 100
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Når prosjekteringen av veganlegget er fullført, vil Vestland fylkeskommune gjennomføre detaljert byggherreoverslag før utlysning. Prosjektering og grunnverv dekkes utenom det statlige tilskuddet. Private aktører bidrar med inntil 3 mill til prosjektering. fylkeskommunen finansierer 5 mill til grunnverv over budsjettet utenfor Miljøløftet. Fylkeskommunen finansierer mva. knyttet til prosjektet.

Kolonnen annen finansiering er utgifter til mva.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet, Fylkeskommunale midler



Prosjektet som del av helhet

Prosjektet grenser opp til Nordhordlandspakka sitt prosjekt med rundkjøring på Frekhaug, -med arm inn på Fv. 5308 og er en forlenging av dette rundkjøringsprosjektet. Byggherreorganisasjonen for Nordhordlandspakken er rigget for å kunne realisere tiltaket i Sagstadvegen. (Tiltakene er helt uavhengige finansielt og styringsmessig).



Plan og gjennomføring

Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv er venta ferdig våren 2022.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering er venta ferdig vinter/vår 2022.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektering er venta ferdig vinter/vår 2022 og utlysning samme vår. Tiltaket har estimert byggestart høsten 2022. Estimert ferdigstilling i 2024.



Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Alver kommune

Bydel:

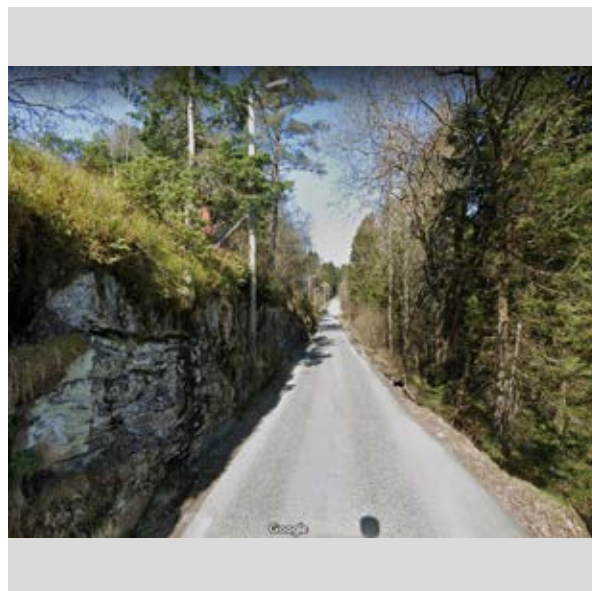
Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny trafikksikker infrastruktur med gang- og sykkelvei langs smal og særlig trafikksikker skoleveg som i dag er helt uten tilbud til myke trafikanter. Vegstrekket på ca 0,6 km er også del av omkjøring for E39.



Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende. Reduserer behovet for privatbilkjøring av elever til og fra skolen, samt etablerer langt tryggere sykkel/gangtilkomst mellom bustadområda på Apalen og kollektivtilbudet på/langs E39.

Måloppnåelse

Primærkriterier

Dagens veistrekk har svært lav standard og ligger mellom et utbyggingsområde og Leiknes barne-skole med sitt idretts- og fritidssenter og ellers senter for aktiviteter i Leknes-bygda. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud, både til/fra skole og til/fra lokalt kollektivknutepunkt. Mange vil også kunne sykle her til og fra både nærbutikk og badeplass på Hjelmås.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Tiltaket fjerner et "missing link" når det gjelder å lage en sammenhengende trygg og god skole-

vei nord for Leiknes skole.

- Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.
- Tiltaket er prioritert i kommunen sin trafikksikringsplan som nr 7 i prosjektgruppa 10-50 mill.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

- Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
- Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

- Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene.
- Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden.
- Tiltaket blir derfor vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi, både på kort og lang sikt.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	<i>Ja</i>
Styringsramme (beløp)	<i>18 000</i>
Styringsramme (kroneverdi)	<i>2022</i>
Er tallene inkludert mva?	<i>Nei</i>

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	<i>18 500</i>		<i>4 100</i>	<i>6 200</i>				<i>8 200</i>
Kostnad total	<i>18 500</i>		<i>4 100</i>	<i>6 200</i>				<i>8 200</i>

Kostnadsvurdering	<i>Annet</i>
Kostnadsvurdering utdyping	<i>Estimat basert ut fra rene anleggskostnader beregnet tidligere av ekstern konsulent.</i>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	<i>30</i>
Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Nei</i>
Finansieringskilde plan	<i>Annen finansiering utenfor Miljøløftet, Stat post 30 Programområdemidler riksveg</i>

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet*

Prosjektet som del av helhet *Prosjektet er foreløpig siste del av G/S/veg mellom Leiknes skole og Apalen - området med boliger og kirke. Nest siste del av dette veistrekket er omsøkt i annet G/S-prosjekt i Miljøløftet og ligger ved Eknes Karosseri. Ved selve Leiknes skole er det videre forutsatt oppgradering og trafiksikring av området for på- og avstigning langs fylkesvegen. Samlet sett gir dette et kraftig forbedret skolevei som gir en et betydelig potensiale for mer gange og sykkel, særlig for fremtidige generasjoner.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Reguleringsplan vedtatt*

Planstatus utdyping *Vedtatt 2011.*

Status grunnerverv *Ikke avklart*

Status grunnerverv utdyping *Ikke foretatt, men forhåndskontakt med aktuelle eiere.*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Prosjektet er gjennomgått av eksterne konsulenter flere ganger, inkl. skisseløsninger og kostnadsberegninger. Både fylkeskommune og Statens vegvesen har vært involvert, men prosjektet har foreløpig strandet grunnet økonomi. Reguleringsplanen er fra 2011.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.02.2023	01.07.2023	01.10.2023	01.07.2024	01.10.2024

Utdyping

Gjennomføres fortrinnsvis parallelt med tilsvarende, men mindre prosjekt ved Eknes Karosseri på samme vei. Omsøkt i eget prosjektark.

Fv5452 Leknesvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig:

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Strekning på ca 200 m på Leknesvegen. Etablere ny og trafikksikker infrastruktur med fortau og avkjørselssanering mellom eksisterende fortau og fram til krysset til Hillesvåg, kollektivterminal og mot bustadområder mot Kleivdalsvegen og Apalen.

Formålet med prosjektet

Vil binde saman eksisterande fortau frå skulen og eksisterande kollektivknutepunkt, samt bustadområder nord for denne. Dette er i dag ein smal strekning der manglande fortau fører til at mange ungar ikkje får lov til å gå eller sykle.

Måloppnåelse

Primærkriterier

Dagens vegstrekning har lav standard mellom skuleområde og kollektivterminal/bustadområder. På grunn av den lave standarden for gåande og syklende er det stor transport av born i privatbilar til og frå skule/idrettshall. Ved å få samanhengande fortau vil det bli meir attraktivt å gå eller sykle til/frå skule, men også mellom dei ulike bustadområda langs Leknesvegen. Ved skulen er det også idrettshall, kulturhus og ein barnehage. Tiltaket vil også gjere det meir attraktivt å reise kollektivt då det blir ein trygg tilkomst til/frå kollektivknutepunktet. Det er nokre bustader tett opp til fylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og forurensing.

Støttekriterier

Ved at fleire vil gå og sykle så vil også biltrafikken gå ned. Det er nokre bustader som ligg tett opp til fylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2018.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil legge til rette for eit attraktivt og meir trafikksikkert tilbod til gåande og syklende og til dels for kollektivreisande. Då det ikkje er eit etablert gang- og sykkelvegnett langs E 39 (skilta forbod for gåande og syklende på E 39) er sykkelruta mellom Bergen og Førde skilta via Fv 5452, Leknesvegen. Dette tiltaket vil binde saman denne sykkelruta.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket legg til rette for betre fothold for gåande, syklende og kollektivreisande, og bidrar såleis til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørande samfunnsøkonomi. Lokalt på Leknes vil nytten vere svært stor særleg fordi fleire born vil gå eller sykle til/frå skule og fritidsaktivitetar.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	6 800		4 900					1 900
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Byggherreanslag basert på gjeldende reguleringsplan er på kr 6,6 mill.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner*

Prosjektet som del av helhet

Kan koplatt opp mot planlagt fortau vidare nordover på Fv 5452, der det er eit rekkefølgekrav opp mot nytt bustadfelt.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Det føreligg vedtatt reguleringsplan for tiltaket (2018).</i>
Status grunnverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnverv utdyping	<i>Ikkje starta opp, men har ekspropriasjonsrett via vedtatt reguleringsplan.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Behov for avklaring vedrørende grunnverv og prosjektering. Prosjektering dekkes utenom Miljøløftet etter nærmare avtale mellom Vlfk og kommunen. Prosjektering er venta gjennomført ved tilslutning til statlig finansiering av tiltaket.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Dette er en kort strekning og der det er godkjent reguleringsplan (2018). Det er realistisk med bygging av tiltaket i 2023.

Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen i Alver, G/S-veg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling, Innfartsparkering, Kollektiv

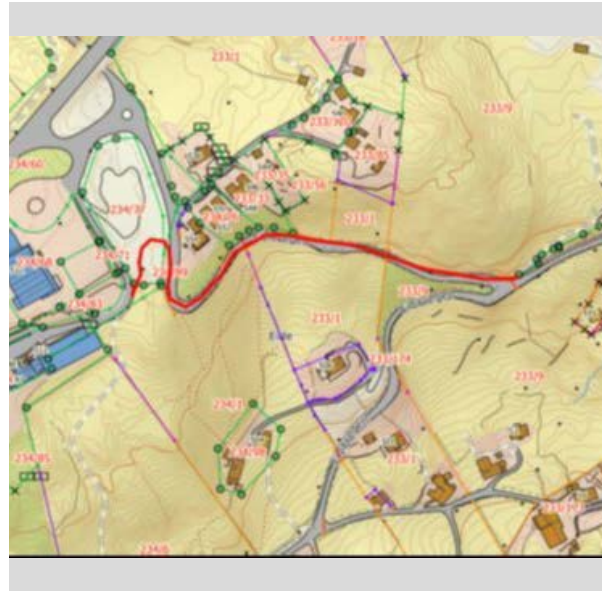
Kommune: Alver kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av ca 350 m G/S-veg langs bratt fylkesveg mellom Ostereidet Senter og kommunal veg til Ostereidet skule. Strekningen er i dag et «missing link» og et særlig trafikkfarlig strekk på skolevegen i området.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende. Prosjektet fører til langt enklere og sikrere tilkomst for gange og sykkel mellom boligområder, skole, idrettsområde, kirke, - og bussterminal/senterområde. Prosjektet bygger opp om Ostereidet senter som et autonomt senter i kommunen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Vegstrekket har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole, idrettsanlegg, kirke og boligområder på den ene siden og senterområde med kollektivterminal på den andre. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor og unødvendig transport her av både barn og voksne i privatbiler. Prosjektet vil redusere dette vesentlig. Tiltaket gir et helt nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, enten man skal til eller fra senterområdet, eller til og fra kollektivterminalen/buss.

Prosjektet er svært arealeffektivt ettersom det bygges i et sidebratt terreng som er ubrukelig til annet formål og gir grunnlag for utvikling av Ostereidet til et mer autonomt senter, - enn i dag.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende. Tiltaket er med på å legge forholdene til rette for utvikling av Ostereidet til et mer autonomt senter, - enn i dag. En slik utvikling vil på sikt ha innvirkning på avhengigheten av å måtte kjøre til Knarvik eller Åsane for ulike ærender.



Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer. Tiltaket er prioritert som nummer 3 og 4 i kommunens trafiksikkerhetsplan (prosj. 10 - 50 mill), der nr. 1, Kvamsbrekka, er under utføring og nr. 2, Kleivane/Seim, er uregulert. Tiltaket er del av prioritert hovednett i kommunens sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og for grunnlaget for mye av kollektivtrafikken lokalt. Tiltaket forbedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Prosjektet bygger opp under Ostereidet som lokalsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi, både på kort og lang sikt.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	15 000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	15 400			7 200	8 200			
Kostnad total	15 400			7 200	8 200			

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Estimat.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *30*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Dette vil bli arbeidet videre med. Dette gjelder mellom annet trygg og god sykkelparkering ved senteret.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplanen vedtatt i 2021.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikke forventet større utfordringer her.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Videre kostnadsvurderinger og etterhvert anslag.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.02.2023	01.07.2023	01.10.2023	01.06.2024	01.06.2024

Utdyping

Forutsetter normal vinterdrift med sprenging og muring, samt en del stenging/omkjøring. Noe usikkerhet vedr masser og stabilitet i eks. vegbane, - og grunnforhold ellers.

Fv5474 Seim

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Strekning på ca 700 m frå Seim skule til og med kryss til kommunal veg 1109 Fureberget. Etablere ny trafikk-sikker infrastruktur med fortau, busshaldeplassar og sanering av avkøyrslar.

Formålet med prosjektet

Sikre samanhengande og trafikktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda. Særleg til/frå skulen, men også for å binde saman dei ulike bustadområde på Seim. Gje auka tryggleik for mjuke trafikantar, men også for øvrige trafikantar ved at det blir færre og betre regulerte avkøyrslar. Dette gjeld særleg ved butikken som ligg om lag midt på strekninga.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Dagens vegstrekning har lav standard mellom skuleområde og kollektivterminal/bustadområder. På grunn av den lave standarden for gåande og syklande er det stor transport av born i privatbilar til og frå skule. Ved å få samanhengande fortau gjennom bygda vil det bli meir attraktivt å gå eller sykle til/frå skule, men også mellom dei ulike bustadområde på Seim. Dette er i dag ein smal strekning der manglande fortau fører til at mange ungar ikkje får lov til å gå eller sykle. Også eldre kvir seg til å gå langs denn vegen. Ved å bygge dette tiltaket vil det kun mangle nokre få hundre meter med gangveg for å ha sammenhengende lokalveg og gang-sykkelveg helt til Knarvik.

Støttekriterier

Ved at fleire vil gå og sykle så vil også biltrafikken gå ned. Det er nokre bustader som ligg tett opp til fylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2011.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil legge til rette for eit attraktivt og meir trafikksikkert tilbod til gåande, syklende og kollektivreisande.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket legg til rette for betre forhold for gåande, syklende og kollektivreisande, og bidrar såleis til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi. Lokalt på Seim vil nytten vere svært stor særleg fordi fleire born vil gå eller sykle til/frå skule og fritidsaktivitetar.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	38 000		1 600	8 200	19 000	1 600		7 600
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping

Byggherreanslag basert på gjeldende reguleringsplan er på i underkant av 37 mill. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag før en eventuell utlysning av tiltaket. Kostnadene er usikre.

Annen finansiering er utgifter til mva.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Kan ikkje koplust saman med andre prosjekt.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Det føreligg vedtatt reguleringsplan for tiltaket (2011).</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Tiltaket avhenger av minnelig avtale. Grunnerverv er ikkje starta opp, Reguleringsplanen er eldre enn 10 år og det føreligg ikkje ekspropriasjonsrett.</i>
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	<i>Behov for avklaring vedrørende grunnerverv og bygg-herreoverslag. Prosjektering dekkes utenom Miljøløftet etter nærmare avtale mellom Vlfk og kommunen. Prosjektering er venta gjennomført ved tilslutning til statlig finansiering av tiltaket og nærmere avklaringer knytt til grunnerverv.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Sidan godkjent reguleringsplan er eldre enn 10 år er ein avhengig av minnelege grunnavtalar. Dette er ein usikkerhet og det er truleg ikkje realistisk med meir enn prosjektering, grunnkjøp og oppstart i 2023.

Prosjektsamling belønningsmidler Alver

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Alver kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Består av 3 prosjekter:

- 1. Prosjektering av omsøkt prosjekt : Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen i Alver, G/S-veg
- 2. Prosjektering av omsøkt prosjekt: Fv5474 i Alver, G/S ved Seim skule
- 3. Oppfølging av sykkelstrategien for Alver, inkl mulig tilskudd til Bloxx-prosjekt, base for sykkelverksted og sosial aktivitet.

Primærkriterier

Framgår av omtale av de to byggeprosjektene og som grunnleggende premiss i sykkelstrategien for Alver.

Støttekriterier

Prosjektene har hovedfokus på trygge og gode transportmuligheter for barn og unge. I Alver foregår det mye persontransport med personbil, noe som kan endres med å skape gode holdninger hos særlig barn og unge. Bevisstgjøring av hovedmålene i Miljøløftet er grunnleggende her, men er vanskelig å gjennomføre om ikke forholdene legges fysisk til rette for det.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Dette er grunnleggende for prosjektene.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektene er sektorovergrepene til øvrige fag/satsingsområder.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Gjelder utbetaling av tilgjengelige belønningsmidler. 2,5 mill er forutsatt brukt til prosjektering av 2 omsøkte prosjekter i Alver kommune: Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen i Alver, G/S-veg og Fv5474 Seim, G/S-veg. Resterende beløp er forutsatt benyttet til oppfølging av vedtatt sykkelstrategi for Alver i form av lokale sykkelarrangementer, informasjon og kunnskapsformidling vedr. sykkelbruk, sykkeltelling (manuelt og etter hvert automatisk) samt videre planbearbeiding av sykkelhovednettet. Det kan også bli aktuelt å delfinansiere etablering av en liten aktivtetsbasert sosial base for sykkelreparasjoner og lignende i et av sentraene i kommunen (Bloxx-senter, se evt. opplysninger på internett.)

Finansieringskilder

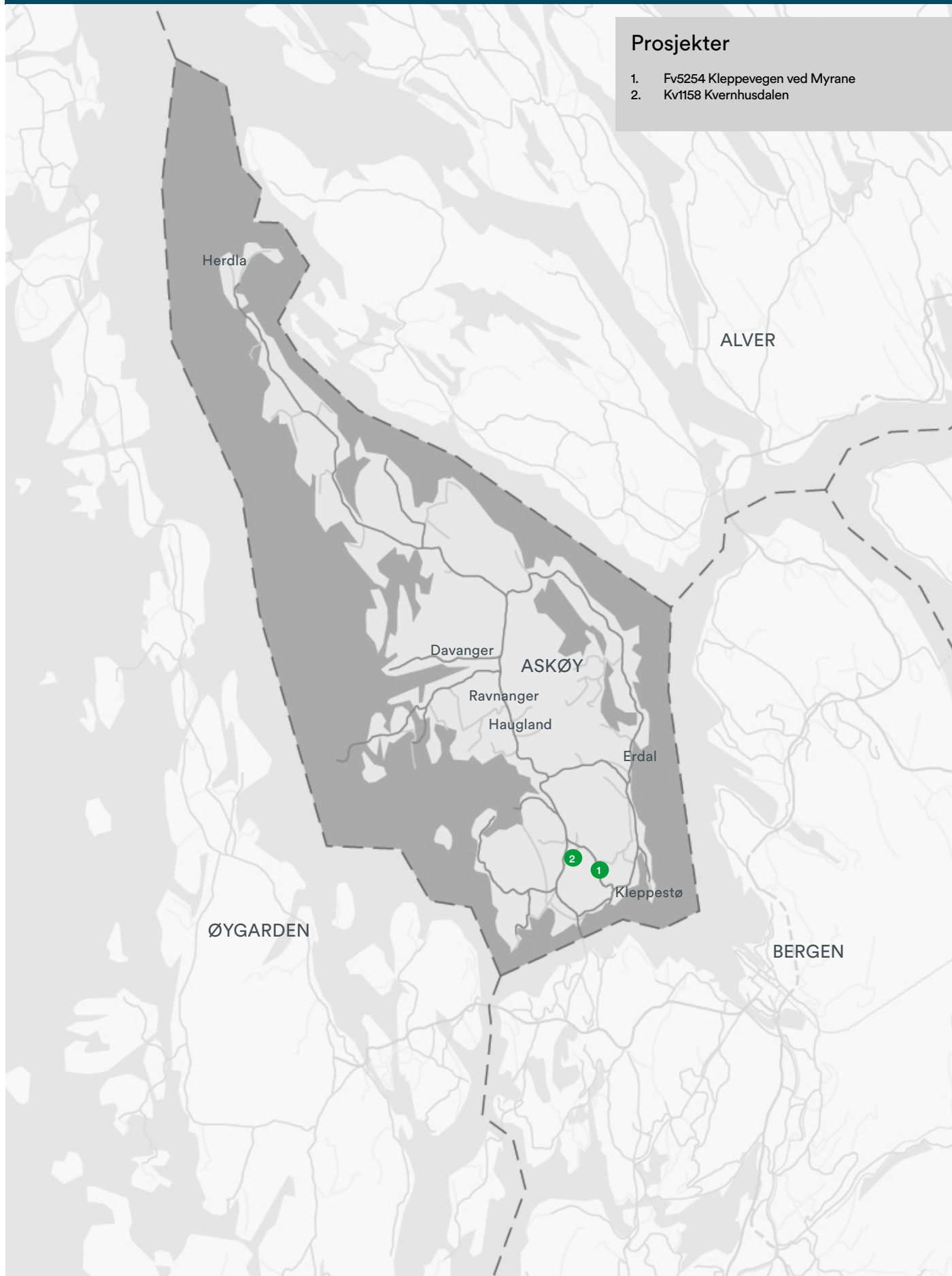
Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
4 205				



Prosjekter

1. Fv5254 Kleppevegen ved Myrane
2. Kv1158 Kvernhusdalen



Fv5254 Kleppevegen ved Myrane

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Askøy kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Askøy kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny trafikksikker infrastruktur til Kleppestø barneskole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørsler, etablere en ny felles avkjørsel (rundkjøring) til området, etablere gang og sykkelveg/fortau, ny bussholdeplass og "kiss and ride" for ungdomsskolen/videregående/idrettshall.



Formålet med prosjektet

Utløsende faktorer for prosjektet er ny videregående skole og idrettshall. Det vil bli etablert et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen som kan bidra til å øke andelen av denne trafikantergruppen og samtidig bedres forholdene for kollektivreisende ved at det anlegges nye holdeplasser. Det vil bli mindre persontrafikk med bil inn i Myrane-området.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og helhetlig tilbud. Gange og sykkeltilbudet kobles mot regionsenteret Kleppestø, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud på Askøy. Myrane er beliggende sentralt på Askøy, like nord for Kleppestø sentrum, og betjener hele kommunen. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk ved at det anlegges nye holdeplasser. Her vil også komme en trafikksikker holdeplass til skoleskys.

Områdeplanen for Myrane viser en ordnet veg- og parkeringsstruktur, der største delen av området skal være bilfritt og tilrettelagt for gående og syklende. Da området er sentralt og nært kollektivknutepunkt, legges det til rette for høy utnyttelse i byggeområdene. Området består av idrettsanlegg (Askøyhallen, utvides i 2024 og fotballbaner), skoler (barneskole 600 elever, ungdomsskole 630 elever, voksenopplæring 200 elever og videregående skole 500 elever). Fylkeskommunen skal bygge ny videregående skole i området, der elevtallet skal økes fra ca. 500 til ca. 1000. Kommunen

bygger i samarbeid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytning til ungdomsskolen. I tillegg er her helsetjenester, med bl.a. sykehjem, legevakt og helsestasjon – totalt ca. 200 ansatte. Planen har redusert antall overflateparkeringsplasser fra ca. 300 til 200, og en legger opp til at en i større grad skal reise kollektivt, sykle eller gå til området.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at antall parkeringsplasser reduseres. Tiltaket vil også bedre forholdene for gående og syklende til og gjennom området, og det vil styrke gangtilkomsten til og forholdene for kollektivtilbudet. Turer for nyttetraffic inn i området reduseres ved at man tilrettelegger for felles bussug.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og nullvisjonen, kommuneplanens samfunns- og arealdel, trafikksikringsplan for Askøy, handlingsplan kommunale veier og stadfestet reguleringsplan for området. Tiltaket er også i samsvar med pågående arbeid med gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, og omfatter gange, sykkel, kollektiv, parkering, trafikksikkerhet og varelevering inn i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Gjennomføring av tiltaket vil føre til økt andel av gående og syklende. Det blir til sammen ca. 2200 elever i området (etter utbygging), arbeidsplasser tilknyttet blant annet helseforetak og skole, offentlige tjenestetilbud og ny idrettshall. Det er omkringliggende større boligområder som vil ha nytte av tiltaket ved bedre tilkomst til skole, fritidsaktiviteter, helsetilbud og Kleppestø senterområde. I tillegg vil de ulike boligområdene bli knyttet sammen gjennom tiltaket, og området vil fremstå mer helhetlig og attraktivt enn i dag. Sammen vil dette bidra til å overføre reiser fra personbil til kollektiv/gange/sykkel. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helsegevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket vil bli en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Askøy.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*



	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	195 300	4 200	27 900	45 200	28 100			89 900
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt overslag fra konsulent, basert på reguleringsplan, anga tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. 2018-kr. Dette tilsvarer ca.125 mill. -2022-kr. Disse tallene hadde ikke tatt tilstrekkelig høyde for byggherrekostnader, mva., løpemeterpris eller materialkostnader. Det ble ved forrige rullering av handlingsprogrammet vurdert og beskrevet å være usikkerhet i kostnadsvurderinger fra anslaget. Høsten 2021 er det derfor gjennomført forenklet byggherrekalkyle vurdert til 190 mill 2022-kr. Det vil utarbeides fullverdig byggherreoverslag i forkant av utlysning.

Askøy kommune finansierer 34 mill. og det er inngått finansieringsavtale mellom Askøy kommune og Vestland fylkeskommune, vedtatt av fylkestinget 29.9.20 (sak 118/2020): «Vestland fylkeskommune (VLFK) betaler en sum på 30 mill. kr som dekker alle VLFKs forpliktelser i forbindelse med områdeplanen herunder alle rekkefølgekrav». Resterende finansiering av tiltaket søkes finansiert gjennom Miljøløftet. Fylkeskommunen finansierer mva. knyttet til statlig tilskudd til den delen av prosjektet som ligger på fylkesveg. Prosjektering dekkes av midler utenom Miljøløftet.

VLFK lyser ikke ut tiltaket før det foreligger fullfinansiering for tiltaket. Kolonnen annen finansiering inneholder, i tillegg til VLFK og Askøy kommune sine bidrag, utgifter til mva.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Prosjektet som del av helhet

VA- prosjekt i samme område.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.</i>
Status grunnerverv	<i>Arbeid pågår</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Grunnerverv er venta å være avklart før estimert tidspunkt før utlysning, høsten 2022.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektering er estimert å være ferdig våren 2022.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektering startet opp i 2021 og er ventet ferdig våren 2022. Ved garanti for finansiering kan utlysning skje høsten 2022 med byggestart 2023. Det estimeres opp til to års byggetid på veganlegget.

Kv1158 Kvernhusdalen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

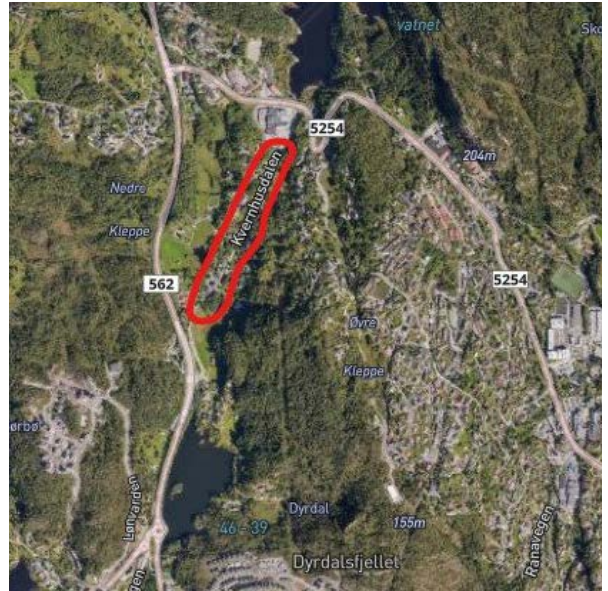
Byggherre/ansvarlig: Askøy kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Askøy kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Askøy kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere gang- og sykkelveg, langs eksisterende kommunal veg, lengde ca.660 m. Askøypakken skal anlegge veg og gang- og sykkelveg fra Juvik til Haugland. Tiltaket er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppestø til Ravnanger. Det er også tilknytting til eksisterende gangveg over Stongafjellet mot Kleppestø.



Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende. Vegen er skoleveg til Kleppe skole. Tiltaket vil medføre at en får et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Juvik til Strusshamn.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafikksikkert tilbud. Gange og sykkeltilbudet vil være skoleveg til Kleppe skole og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy. Tiltaket vil gi et trygt alternativ for gående mot hovedkollektivtilbud til/fra Kleppestø og Bergen sentrum.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende og styrker gangtilkomsten til kollektivtilbudet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel og stadfestet reguleringsplan for området. Tiltaket er også i samsvar med pågående arbeid med gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, gjennom trygg og sikker skoleveg til Kleppe skole, og generelt økt trafikksikkerhet i Kvernhusdalen. Tiltaket vil også bidra til økt bruk av kollektivtilbudet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Det er omkringliggende større boligområder som vil ha nytte av tiltaket ved bedre adkomst til butikk, skole, fritidsaktiviteter mm. I tillegg vil de ulike boligområdene bli knyttet sammen gjennom tiltaket og bidra til å overføre reiser fra personbil. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helsegevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket er en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnettet nord/sør på Askøy.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	1 300	1 300						
Kostnad bygging	24 300	4 300	20 000					
Kostnad total	25 600	15 600	20 000					

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Byggherre har gjort kostnadsvurderingen som estimat basert på erfaringstall. Området er regulert men ennå ikke prosjektert. Det finnes en usikkerhet blant annet vedrørende grunnforhold og grunnverv.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

15

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Mulig VA-prosjekt i samme område.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Strekningen er regulert i plan 422, Kvernhusdalen, stadfestet 03.05.2018.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Tiltaket berører noen private eiendommer i tillegg til kommunal grunn. Antall eiendommer som blir berøre vil bli avklart gjennom prosjekteringen.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Starter arbeid med prosjektering i februar 2022 forutsatt at midlene er bevilget.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				14.02.2022	30.12.2022	02.01.2023	30.11.2023	29.12.2023

Utdyping

Prosjektering forventes igangsatt i februar 2022. Detaljert fremdriftsplan vil følge av denne.



Oppfølging av sykkelstrategi

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Trafikksikkerhet, Innfartsparkering, Analyse

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Askøy kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Askøy kommune har utarbeidet en sykkelstrategi med en handlingsdel. Formålet med sykkelstrategien er å få flere til å sykle på Askøy. Det er satt opp flere mindre tiltak i handlingsdelen som skal bidra til å oppnå dette og Askøy kommune har behov for belønningsmidler for å gjennomføre tiltakene.

Primærkriterier

Tiltakene til sykkelstrategien skal bidra til å øke konkurransekraften for sykling ved å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel. Foreslåtte tiltak er blant annet etablering av el-sykkelordning, etablering av trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeide kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkeltellere og holdningsskapende arbeid med mer.

Støttekriterier

Ved å gjennomføre tiltak som får flere til å sykle støtter man opp under nullvekstmålet og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra biltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltakene i sykkelstrategien støtter oppunder overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel, kommuneplanens arealdel.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltakene vil støtte oppunder satsingsområdene kollektiv og gange gjennom blant annet tilrettelegging for sykling til kollektivknutepunkt.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei



Kostnadsvurdering

Det er usikkerhet rundt kostnadene og en del av tiltakene skal utredes nærmere. Det er satt av 650 000 til trygg sykkelparkering i 2023. Trygg sykkelparkering skal utredes i 2022 i samarbeid med Vestland fylkeskommune og kommunene i Miljøløftet.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
200	900	200	200	200

Planleggingsmidler Askøy kommune

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Askøy kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Askøy kommune har behov for planleggingsmidler for å utvikle og følge opp egne prosjekter i Miljøløftet.

Primærkriterier

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme nye prosjekter som støtter oppunder nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet.

Støttekriterier

Utvikling av prosjektene vil øke konkurransekraften for sykling og gange. Realisering av prosjektene vil bidra til økt sykling og gange, og dermed bidra til redusert personbiltrafikk, kø, forurensing etc.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Regional areal- og transportplan, kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme nye prosjekter som støtter oppunder nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette inkluderer alle fag-/satsingsområdene i Miljøløftet.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurderingen baserer seg på et overslag basert på 2022-kroner. Det er noe usikkerhet rundt tallene.

Finansieringskilder

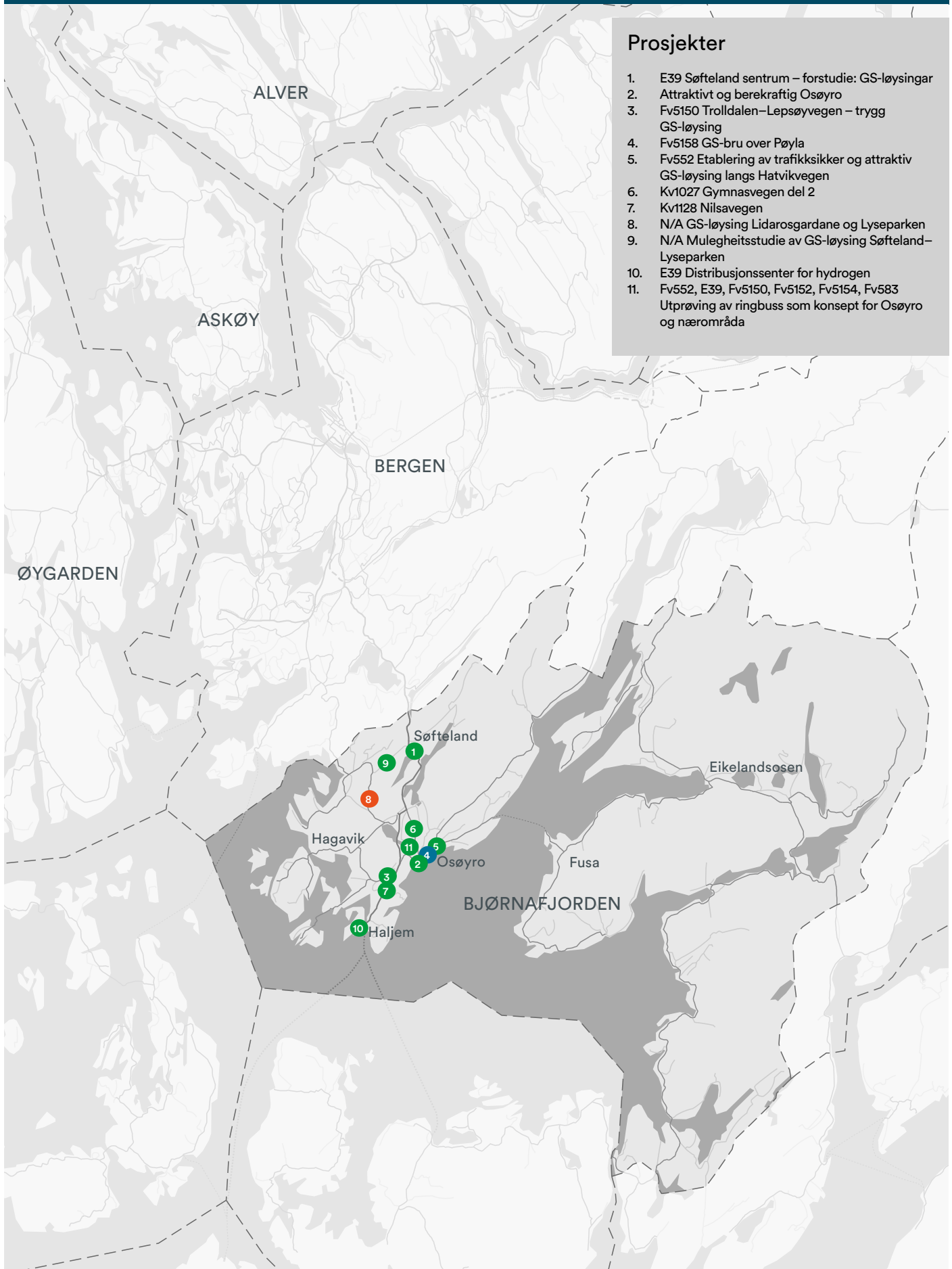
Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 800	2 600	2 600	2 600	2 600



Prosjekter

1. E39 Søfteland sentrum – forstudie: GS-løysingar
2. Attraktivt og berekraftig Osøyro
3. Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen – trygg GS-løysing
4. Fv5158 GS-bru over Pøyla
5. Fv552 Etablering av trafikksikker og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen
6. Kv1027 Gymnasvegen del 2
7. Kv1128 Nilsavegen
8. N/A GS-løysing Lidarosgardane og Lyseparken
9. N/A Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken
10. E39 Distribusjonssenter for hydrogen
11. Fv552, E39, Fv5150, Fv5152, Fv5154, Fv583
Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro og nærområda



Attraktivt og berekraftig Osøyro

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Føremålet med prosjektet er å gjere Osøyro til eit attraktivt regionsenter, med prinsippa om berekraft i botn som premis for utviklinga. Områdeplan for Osøyro skal til politisk behandling i 2022, og vil danne grunnlag for det overordna prosjektet "Berekraftig og attraktivt Osøyro". Prosjektet skal sjå på korleis ein på Osøyro kan utvikle gode løysingar for å fremje bruken av kollektivtilbod og utvikle regionsenteret som eit kollektivknutepunkt. Dette gjeld både til lands og til vanns. God tilrettelegging for gåande og syklende er ein viktig del av denne utviklinga.

Primærkriterier

Prosjektet har som overordna mål å auka attraktiviteten til Osøyro som regionsenter og sentrum. Fleire av undermåla er knytt til grønn mobilitet der ei sterk kollektivsatsing (m.a. ny kollektivterminal) og gang- og sykkelløysingar (herunder sykkelparkeringsanlegg og utleige/utlån av elsyklar/el-sparkesyklar) vil stå sentralt.

Støttekriterier

Auken av tilrettelegging for kollektivreisande, gåande og syklende vil kunne bidra til at klimagassutsleppa frå personbilkøyringa til og frå Osøyro i dag vil reduserast kraftig. Miljøet (støy og lokal luftforureining) for dei som bur og oppheld seg i sentrum vil òg betrast mykje som følge av at biltrafikken vil bli redusert.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet med å forme Osøyro som eit attraktivt regionsenter vil vere eit samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen, og slik sett vere sterkt forankra i måla sett av regionale myndigheter i overordna planar for senterutvikling, samordna areal- og transportplanlegging, regional sykkelstrategi og regional transportplan.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vidareutviklinga av Osøyro som eit attraktivt sentrum for handel og arealintensive arbeidsplasser er eit av dei viktigaste grepa kommunen no tek for å kome i møte måla om fortetta senterstrukturar, som vil bidra til å redusere behovet for bruk av personbil.



Disponible midler

**Et tallene inkludert mva?
Kostnadsvurdering**

Nei

Inn i dette overordna prosjektarket legg kommunen til-delte midlar for 2021 på følgjande delprosjekt:

- *Berekraftig og attraktivt Osøyro (kr 100 000,-)*
- *Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB (kr 225 000,-)*
- *Fv552 Detaljprosjektering av utkraging av Osøyro bru (kr 75 000,-)*
- *Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro (kr 150 000,-)*
- *GS-løysingar på Osøyro – del av knutepunkts/sentrumsutvikling (kr 100 000,-)*

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
50	200	200	200	200

E39 Distribusjonssenter for hydrogen

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune, Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forlenginga av den storstilte satsinga på klimavennleg transport som har pågått over fleire år vil det, i det minste for tyngre kjøretyg og fartyg (t.d. ferger), vere eit aukande behov for hydrogen som drivstoff. Det skjer ei eksplosiv utvikling kva gjeld teknologi

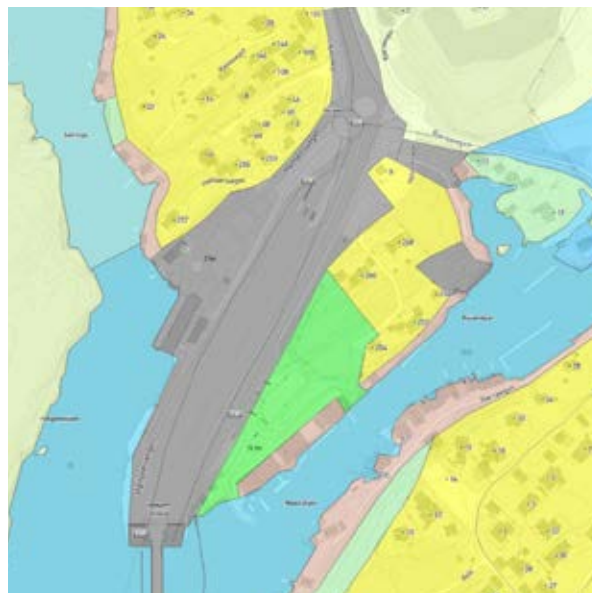
(brenselceller) og kostnadsreduksjon på denne, som har gjort at det i 2021 skjedde eit kommersielt gjennombrøt for hydrogen som brensel for tung- og langtransport på land, sjø og luft.

I 2021 opna òg eit nytt verdikjedesenter for hydrogen i Vestland fylke. Det ligg såleis til rette for å byggje ut verdikjeder for hydrogen som energiberar der ein har konsentrasjonar av hydrogen-drevne einingar. Dette finn ein typisk ved trafikknutepunkt for lang- og tungtransport på dei store vegsystema, som t.d. E39 og fergeleiet på Halhjem. Landets første hydrogen-drevne ferge, MF Hydra, vart sett inn i full drift i 2021, og banar veg for andre fergeselskap og rederi (Fjordled, DFDS og Colorline frå 2027).

Det europeiske samarbeidsprosjektet, H2-Truck, vert med deltaking og subsidiering frå ENOVA den største satsinga på hydrogen som drifstoff for tyngre kjøretyg i Noreg og Europa. Det bør ikkje vere tvil om at hydrogen vil ha ein sentral rolle i ein framtidig energimiks i transportsektoren i tiåra framover. Bjørnafjorden kommune ønskjer med bakgrunn i denne utviklinga å ta ei aktiv rolle og bidra til at det vert utgreid mulegheitene for å etablere eit distribusjonsanlegg for hydrogen i kommunen (Halhjem). Satsinga må skje i eit samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen, som har sentrale roller og ansvar i den overordna transportplanlegginga.

Formålet med prosjektet

Føremålet med forstudien er gjere ei analyse av den samfunns- og bedriftsøkonomiske lønnsmda som ligg i ein eventuell etablering av eit distribusjonsanlegg for hydrogen i Bjørnafjorden kommune (Halhjem).





Måloppnåelse

Primærkriterier

Etablering av eit hydrogenanlegg tett på marknaden (kort avstand frå dagens fergekai) vil stimulere ferge-, tung- og langtransportsselskap til å velje hydrogen som energiberar i sine framtidige kjøretyg/fartyg. Utsleppa av klimaskadelege gassar frå denne transporten er som kjend svært stor, jf. SSB, og det er eit uttrykt mål å redusere denne monaleg, slik at kommunen og fylket har mulegheit til å nå sine overordna klimamål.

Støttekriterier

Hydrogen vert stadig meir fasa inn som energiberar i tyngre køyretyg og større skip, men òg i mindre, hurtiggåande pasasjerbåtar skjer det no ei omfattande hybridisering, jf. det regionale samarbeidsprosjektet, "Fjordmetroen". Klimarekneskapen for Bjørnafjorden kommune viser at hurtiggåande båtar er blant dei aller største utsleppskjeldene lokalt. Dette er transport regulert i fylkeskommunale avtalar og såleis ikkje høve for kommunen å gjere direkte tiltak i. Det er imidlertid å vente at fylkeskommunen takkar ja til invitasjonen frå Bjørnafjorden kommune til å ta del i dette forprosjektet, og saman søke å finne svar på viktige klimautfordringar.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappande mål med kommunedelplanen for klima, energi og miljø, regional plan for transport (RTP), regional klimaplan og regional plan for verdiskaping. Klima- og miljøvenleg transport er òg forankra i overordna føringar i kommunen sin samfunnsplan.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Omfanget og kompleksiteten av prosjektet er stort og sektorovergripande. Dette gjer det naudsynt at regionale myndigheiter tek del i forprosjektet, men langt viktigare tek aktivt del i arbeidet i konseptualiseringa av tiltaka som mulegheitsstudien peikar på som viktige å gjennomføre vidare.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet har så vidtgripande konsekvensar at regional/statleg myndigheit må utgreie samfunnsøkonomisk lønnsomhet av tiltaket. Tiltaket vil ha effekt langt utover kommune- og fylkesgrensene.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*



	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	400	150	250					
Kostnad bygging	20 600			5 100	15 500			
Kostnad total	21 000	150	250	5 100	15 500			

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Stipuleringa av kostnadane er gjort ut frå presseomtale av kostnadane ved bygging av produksjons- og distribusjonsanlegg for hydrogen andre stader i landet.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

50

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Hydrogensatsingen i Nordhordland inn mot maritim sektor vil venteleg ha synergjar for òg andre delar av transportnæringa. Om rederia som opererer sambanda mellom Sunnhordland vel å byggje om frå LNG til hydrogen, vil ei hydrogensatsing på Halhjem/Vestland kunne få store ringverknader, òg økonomiske.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Forprosjekt pågår

Planstatus utdyping

Dersom forprosjektet konkluderar med at det vil ha stor samfunnsøkonomisk lønsemd å etablere eit distribusjonsanlegg for hydrogen i Bjørnafjorden (Halhjem) så vil bli naudsynt å detaljregulere tiltaket i plan.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Det er stat og/eller fylke som er eigar av aktuell tomt for eit eventuelt distribusjonsanlegg for hydrogen på Halhjem. Ein ser ikkje føre seg at lokaliseringa kan vere betre ein annan stad, og arealspørsmålet vert såleis sett på som avklart.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Detaljprosjektering av eit distribusjonsanlegg kan først starte når og dersom at forprosjektet tilrår ei slik etablering.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2022	31.12.2022	01.01.2023	31.12.2023	01.03.2024	31.12.2024	01.03.2025	31.12.2025	01.04.2026

Utdyping

Det er hefta ei viss usikkerheit til tidspunkt for ferdigstilling av prosjektet. Til dømes er det lagt opp til ein planprosess på kun eit år, sidan tiltaket er avklart med overordna planar. Dette er likevel ikkje tilstrekkeleg til å kunne sjå bort frå at sentrale myndigheiter vil trenge lengre tid på å hand-same tiltaket etter sektorlover og overordna samfunnsomsyn.



E39 Søfteland sentrum - forstudie: GS-løysingar

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Analyse

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune, Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Forstudien skal gje svar på kva tiltak som raskt kan la seg gjennomføre (les: låg kostnad og kort tid på gjennomføring) gjennom Søfteland sentrum m.o.t. auka framkome og trafikksikkerheit for mjuke trafikantar. E39 gjennom Søfteland skal nedklassifiserast når ny E39 opnar hausten 2022. SVV og VLFK er såleis begge aktuelle partar for kommunen å samhandle med m.o.t. finansiering og gjennomføring av tiltak som vert tilrådd i konklusjonen i forstudien. Føremålet med forstudien er å identifisere kva tiltak som kan bidra til å redusere den høge risikoen som i dag er for mjuke trafikantar som ferdast langs E39 gjennom Søfteland. Ved å auke framkome og tryggleiken vil ein ha større mulegheit til å nå målet om at fleire vel sykkel og gange på si reise til og fra eller gjennom Søfteland.

Primærkriterier

Med svara frå forstudien vil ein voneleg raskt kunne iverksetje gjennomføringa av tiltak som umiddelbart aukar framkomlegheita og trafikksikkerheita for dei mjuke trafikantane som ferdast forbi Søfteland. Her er det uoversiktlege og smale fortau, med private utkøyrslar som kryssar fortau og sykkelveg fleire stader med ulykker med personskadar som konsekvens. Flesteparten av ulykkene har mindre skadeomfang og kjem ikkje fram i politiet sin offisielle ulykkesstatistikk, medan andre, diverre kjem i media. Opparbeiding av eit fullverdig tilbud til gåande og syklande gjennom Søfteland vil bety at mange mjuke trafikantar kan ferdast trygt på strekninga og slik kunne velje sykkel framfor bil som transportmiddel for si reise inn til Hjellemarka/Kuven/ Osøyro. Etablering av eit trafikksikkert GS-system gjennom Søfteland vil gjere at den regionale sykkelvegen mellom Osøyro og Bergen får fjerna den største trafikkfella på denne strekninga. Venteleg vil ein kunne ta ut ein langt større del av vegsystemet sitt samla potensiale som ”grøn infrastruktur” når denne gjenverande delen av Byvegen vert sikra.

Støttekriterier

Søfteland ligg i sykkelavstand frå dei mange servicefunksjonane i nærområdet til Osøyro. Det er difor å vente at mange av desse mellomlange reisene som i dag skjer med bil vil bli erstatta med sykkel når GS-løysinga på Søfteland vert utbetra. Redusert personbilbruk vil bety reduserte klimagassutslepp, men òg redusert støy og lokal luftforureining, spesielt i dei to folkekonsentrasjonane på Søfteland og Hjellemarka. For skulebarna busett i Hjellemarka vil eit utbetra GS-system til Søfteland gjere at fleire av barna kan velje å sykle til skulen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Den aktuelle strekninga av Byvegen (E39) gjennom Søfteland er ikkje detaljregulert. Trafikksystemet som er regulert og bygd for mjuke trafikantar starter og slutter ved grensene til dei private reg.planane nord og sør for Søfteland sentrum. Strekninga gjennom sentrum, der det er butikk, frisør, idrettsanlegg, skule, barnehage, restaurant og anna næringsverksemd er uregulert.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Forstudien har som oppgåve å identifisere kostnadseffektive tiltak som i løpet av kort tid kan gjennomførast. Det er først i diskusjonen om prioriteringa av kva tiltak som skal gjennomførast at andre tiltaksområde/fagområde eventuelt vil bli berørt og klarert ut. I diskusjonen vil det vere hensiktsmessig at representantar frå både kommunen, SVV og VLFK deltek. Det synast openbart at fagområda "skilt", "fart" og "merking" alle er relevante insansar hjå SVV som bør delta i diskusjonen. Tiltak som redusert fart og skilting av dette samt montering av sharrows i køyrebanen er døme på tiltak som ein vil greie nærare ut i forstudien.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Kostnadsvurdering

Nei

Denne forstudien er ein vidareføring av eit forprosjekt omsøkt og innvilga midlar for 2021 ("Justering av senterlinja på E39 gjennom Søfteland sentrum"). Grunna den uavklarte situasjonen knytt til klassifisering av vegen (VLFK overtek sannsynlegvis eigarskapen frå 2023) har ikkje SVV kunnet prioritere å involvere seg tungt i prosjektet slik det opprinneleg vart tenkt. Prosjektet er no gjort om til ein forstudie som skal gje dei tre aktørane viktige svar knytt til kva tiltak som det må investerast i for å løyse ut større trafikk av mjuke trafikantar på og langs E39 gjennom Søfteland. Prosjektramma vert uendra (150.000), men med ei periodisering av tiltaksdelen, slik at 50% av tilskot i 2021 vert brukt til å finansiere forstudien i 2022 og resterande 50% vert brukt som kommunalt bidrag (samfinansiering med SVV og/eller VLFK) til å finansiere tiltak i 2023. Ferdigstilling av tilrådde tiltak skjer i 2024 med eit bidrag frå kommunen (150.000). Ein ser føre seg at dette lokale bidraget på tiltak i og ved Byvegen, det vere seg med SVV eller VLFK som vegeigar, skal løyse ut tilsvarande beløp frå hhv. SVV og/eller VLFK. Tiltakspakka vil såleis kunne ha ein storleik på 2 eller 3 gonger meir enn det kommunen åleine vil kunne klare (150. - 225.000 kroner).



Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
	100	200		

Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bygging av fortau samt overgang iht. godkjent reguleringsplan med differensiert standard, jf. VLFK rapport, "Differensiert standard for gåande og syklande" (2020). Regional vegmyndighet har ikkje kapasitet til å følgje opp det lokale ønsket og behovet for utbeiring av strekninga i 2021. Det skal difor utarbeidast ein gjennomføringsavtale mellom fylkeskommunen og kommunen som mellom anna avklarar byggherreansvaret. Dialog er oppretta mellom kommunen og VLFK.

Formålet med prosjektet

Etablere ei trygg løysing for mjuke trafikantar etter differensiert standard jf. regionalt prosjekt, "Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur, Vestland fylkeskommune", Multiconsult rapport nov. 2020 og slik redusere utslepp av klimagassar frå personbilar samt redusere risikoen for alvorlege ulykker. Strekninga er definert som farleg skuleveg og det kan søkast om skuleskys.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Opparbeidinga av eit trygt GS-tilbod i Trolldalen vil redusere behovet for skuleskys med privatbil og flytte persontransport over på sykkel og gange.

Støttekriterier

Redusert mengde korte bilturar samt redusert mengde oppstuing av privatbilane som må tilbake til Lepsøykrysset for å kome ut på E39 vil gje noko kutt i utslepp av klimagassar. Redusert lokal luftforureining og støy samt redusert trafikkfare i Lepsøykrysset er òg viktige målpunkt for tiltaket.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet kombinerar måla i klima- og miljøarbeidet og dei som er lagt til grunn for trafikktryggleikarbeidet. Vidare vil ein ved å løyse utfordringane ved ein usikra Trolldalen kunne oppnå betre resultat av kommunen si samordna arealforvaltning, jf. fortetta utbygging på Lekven.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Det vert etablert busshaldeplass i samband med etablering av fortau.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det ligg ikkje føre nokre trafikktejing på denne strekninga. Avdeling for oppvekst i Bjørnafjorden kommune meiner at barn vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids-/idrettsarena når strekninga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskyss.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	8 000	4 800	3 200					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport, Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeid eit kostnadsoverslag som bygger på at differensiert standard for GS-løysingar vert lagt til grunn for prosjektet. Estimater er frå 2017 og følgjeleg utdatert. Nytt byggherreoverslag frå 2022 er satt til kr. 7.500.000. Bjørnafjorden kommune søkjer om kr 3.000.000 i 2023 frå Post 30 midlar. Det er ikkje vurdert løyvd fylkeskommunale midlar til tiltaket, den økonomiske risikoen i prosjektet ligg på Bjørnafjorden kommune.

Usikkerhet i kostnadsoverslag *25*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner*

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Utbetring av kryss Lepsøyvegen/Solbakken ligg som rekkefølgekrav i reguleringsplan for Solbakken panorama. Krysset er med i dette prosjektark men det vil inngås avtale med utbygger om denne planen vert realisert.*



Plan og gjennomføring

Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Reg.plan for utbetring av Lepsøykrysset er vedteke. Utbetring av G&S-løysing inn Trolldalen er prosjektert. Arbeidsteikningar og anbodsgrunnlag er under utarbeiding og må godkjennes hos fylkeskommunen. Det er politisk vedtak i Bjørnafjorden kommune at dette skal realiseras.
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Vi er delvis ferdig med grunnerverv. Dialogen med grunneigare er oppretta. Slutføring når arbeidsteikningar føreligg.
Forberedende arbeider	Byggeplan pågår
Forberedende arbeider utdyping	Arbeidsteikningar er under utarbeiding, det er usikkert korleis dette slår ut på inngrep nærliggande eigedommer.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				08.02.2022	09.05.2022	08.08.2022	20.03.2023	20.03.2023

Utdyping

Usikkerheten er og stor når det gjeld trafikkavvikling i gjennomføringsfasen. Grunnforhold er ikkje undersøkt, dette gjeld spesielt for haldeplass. Skjæringer og muring kan gi økte kostnader. Det er og utfordrande kor ein skal leda vegvatnet.



Fv5158 GS-bru over Pøyla

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig:

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Skolevegen frå bustadfeltet i Nordstraumen til skule og idrettsarenaer i Lysefjorden går langs Sperrevikvegen. Her vert det jamnleg rapportert om nestenulukker og born og unge som ikkje får sitt krav om trygg skuleveg innfridd. Det er regulert ferdig utbygging av GS-løysing og ny bru langs Sperrevikvegen og detaljprosjektering er starta. Utbyggingen vil gjere at færre born og ungdom vert kjørt til skule og idrettsanlegget i personbil. Arbeidet som her vert søkt tilskot til er utgreie mogleg løysing for kryssing av Pøyla (gangbru).



Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for born og unge slik at dei på eiga hand kan ta seg fram mellom heim og skule/idrettsanlegg, og ikkje som i dag, vere avhengig av å bli kjørt av foreldre. Trafikksikkerheita langs Sperrevikvegen har vore framme i media fleire gongar kvart einaste år dei siste ti-tolv åra og vert stadig verre som følgje av utbygginga i Nordstraumen og den auka mengden barn som ferdast langs denne vegen. Arbeidet som her vert søkt tilskot til er utgreie mogleg løysing for kryssing av Pøyla (gangbru).



Måloppnåelse

Primærkriterier

Det planlagte GS-systemet langs Sperrevikvegen med ny og separat bru over Pøyla kun for dei gåande og syklende vil gjere at born og unge i Sperrevikkrinsen no vil ha trygg veg til skule og idretts- og fritidsarenaer. Dette er ei vegstrekning der foreldre i dei siste tiåra ikkje har sett andre alternativ enn å køyre sine barn til og frå heimen.

Støttekriterier

Det er kring 75 elevar busett i Sperrevikkrinsen som har Sperrevikvegen som skuleveg til Lysekloster skule. Det å få skyssen av desse barna bort frå personbil og over til sykkel og gange vil gjere



umiddelbare kutt i utslepp av klimagassar frå kortdistansekjøringa i denne skulekrinsen. Ei be-
 tring av trafikktryggleiken og redusert støy og lokal luftforureining i dette tett befolka området vil
 vere ei svært ettertrakta bonus som vil følgje redusert bilbruk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlings-
 plan for folkehelse og kommunedelplan for klima, energi og miljø.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er tenkt å vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein
 vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna finansiering og bygging av gang- og sykkelbru
 parallelt med dagens bru.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er i dag ein stad mellom 65 og 75 born som dagleg har Sperrevikvegen som del av sin sku-
 leveg. Det ligg ikkje føre nokre oppdaterte tal for ÅDT på skulevegen, men det er rapportert om
 mange nestenulykker mellom bil og gåande, og det er kjent at det er mykje materielle skadar som
 følgje av ulykker mellom bilar og mellom bil og vegkant/skjering.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging		75	225						
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Erfaringstal frå liknande konsulentoppdrag. Realisering
 av tiltaket må vurderes i kostnad og omfang av VLFK før
 ev. prioritering. Bruforvalter må vurdere tiltaket.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan *Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner*

Finansieringskilde bygging



Prosjektet som del av helhet

Prosjektet vil understøtte kommunens arbeid med å bygge opp attraktive bumiljø i eit framtidig nærsenter i Lysefjorden, med utg.pkt. i ei samordna areal- og transportplanlegging.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Reg.plan vedteke i 2007, men fortsatt gyldig grunna tiltak som er gjennomført i perioden. Utgreiinga som skal gjennomførast vil syne om det vil vere naudsynt å detaljregulere for ny GS-bru gjennom mindre endring av godkjent plan. Utgreiinga som det her vert søkt tilskot til vil ha som oppgåve å kvalitetssikre førestnadene i den gamle reguleringsplanen, nye tekniske teikningar og oppdaterte kostnadskalkylane.

Status grunnerverv

Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping

Det pågår no prosessar mellom kommune og privat utbyggjar for mellom anna å avklare behov for erverv av grunn.

Forberedende arbeider

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

Utgreiing av mogleg løysing for trygg kryssing av Pøyla for mjuke trafikanter.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.03.2022	30.07.2022							

Utdyping

Oppstart mars, innhente konsulent for oppstart av utredning.

Fv552 Etablering av trafiksikker og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet gjeld etablering av trafiksikker- og attraktiv gang- og sykkelløysing langs Hatvikvegen. For å få areal til gang- og sykkelløysing i samsvar med reguleringsplan, må eksisterande veg skyvast mot nord. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst.



Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Sentralt i dette tryggleiksarbeidet står utbygging av funksjonelle og sikre GS-løysingar.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Bebuarane langs Hatvikvegen (Solstrand og Bø og Midtbø) har i dag inga fortau eller GS-veg mellom heim og skule/barnehage eller heim og jobb på Osøyro. Det er ikkje muleg å gå eller sykle til nærast busstopp utan å bevege seg i køyrefeltet for bilane på Hatvikvegen. Etablering av ei trygg GS-løysing vil redusere dagens kortdistansetransport med personbil og leggje til rette for at framtidige bebuarar i det massive utbyggingsprosjektet på Bjånes øg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.

Støttekriterier

Kortdistansekjøringa med personbil på Hatvikvegen er omfattande og det vil vere betydelege utslippskutt av klimagassar som følgje av det vert bygd eit trafiksikkert tilbod for mjuke trafikantar langs vegen. Den reduserte personbiltrafikken vil gjere sitt til at ulempene med trafikkstøy vert monaleg betra.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet har samanfallande mål med områdeplanen for Hauge, lokal handlingsplan for trafikktryggleik, kommunedelplan for klima og miljø, regional plan for attraktive senter, sentrale føringar for samrodna areal- og transportplanlegging.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Bjørnafjorden kommune er i dialog med fylkeskommunen og Skyss for å betre kollektivtilbodet på Hatvikvegen. Tiltaket ligg utanfor planområdet for sentrumsplanen, men er del av områdeplanen for Hauge. Dette gjer at elementer av nærsenterfunksjonalitet og knutepunktsutvikling har relevans og implikasjonar for Hatvikvegenprosjektet. Ein ny og trafiksikker Hatvikveg er etterlengta som tiltak for å understøtte lokale og regionale mål for trafikktryggleik, kollektivtransport og attraktive senter/bumiljø.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Hatvikvegen har ein trafikkmengde på 2500 ÅDT, og ei fartsgrense på 50 km/t. Strekinga har per i dag spreidd til middels tett busetnad og , og i forhold til dagens situasjon er prosjektet vurdert til å ha middels til låg nytte sett opp mot kostnadane. Men eit sentralt formål med prosjektet er at trafiksikker GS-løysing er nødvendig for å kunne starte utbygging på Bjåneshalvøya, som er regulert med eit potensiale for 1000-1500 nye bueiningar. Elevar vil få denne strekinga som skuleveg og elles vert dette vegen til sentrum. I høve til framtidig situasjon vil prosjektet få høgare nytte.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Ja*

Styringsramme (beløp) *61 700*

Styringsramme (kroneverdi) *2022*

Er tallene inkludert mva? *Ja*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	<i>142 900</i>	<i>12 600</i>	<i>37 000</i>	<i>41 100</i>				<i>52 200</i>
Kostnad total								



Kostnadsvurdering	<i>Byggherreoverslag, Reguleringsplan</i>
Kostnadsvurdering utdyping	<p><i>Prosjektark for hp 2022-2025 omtalte usikkerhet i kostnadene. Anslag er derfor foretatt på byggeplan 21.01.22 der kostnadene (P50) utgjør 139 mill. kr. inkl. mva og byggherrekostnader.</i></p> <p><i>Fylkeskommunen løyver mva i prosjektet. Prosjekteringskostnader mm. dekkes av tilskudd fra andre. Samla tilskudd er på 29,5 mill kr. Av dette utgjør 24,4 mill nettotilskudd fra private. Tilskuddet tas ut etter behov og fremdrift i prosjektet.</i></p> <p><i>I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro. Kostnader i forbindelse med dette finansieres av fylkeskommunen.</i></p> <p><i>Kolonnen tidligere løyving er statlig finansiering for 2022. Kolonnen annen finansiering, inneholder utgifter til mva og tilskudd fra kommunen og det private.</i></p>
Usikkerhet i kostnadsoverslag	
Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Ja</i>
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Utbetring av Hatvikvegen er eit viktig grep for å kople tidlegare Fusa og Os kommunar saman med ei trafikksikker vegløyving. Dette vil òg kome utbygginga på Bjånes til gode, som er eit privat initiativ som er forplikta til å yte økonomisk bidrag til gjennomføringa av tiltaket. I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro.</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
Planstatus utdyping	<i>Ikke relevant.</i>
Status grunnerverv	<i>Arbeid pågår</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Det er sendt varsel om grunnerverv til berørte parter.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektering er venta ferdig vår/ sommer 2022.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Prosjektering ferdig vår/ sommer 2022. Utlysning høst 2022 -ved tilslutning i statsbudsjettet for 2023. Oppstart årsskifte 2022/2023. Forventet anleggsperiode: 1,5 år.



Fv552, E39, Fv5150, Fv5152, Fv5154, Fv583 Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro og nærområda

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

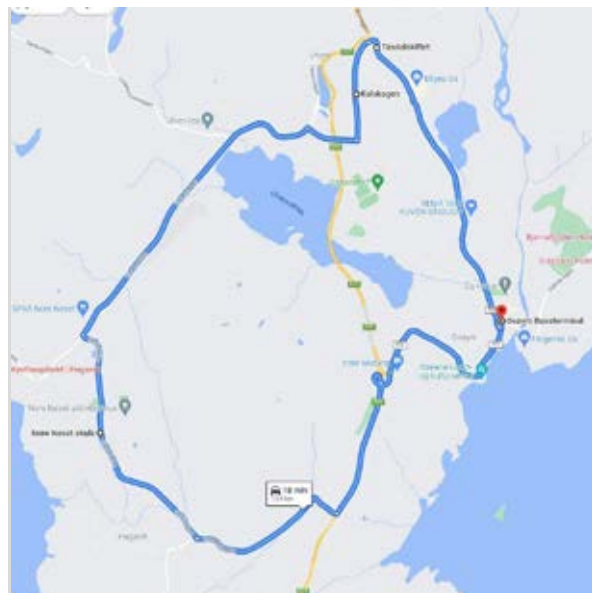
Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Design og prøve ut konseptet ringbuss (shuttle-bus) i området Osøyro–Nore Neset–Ulven–Tøsdal–Osøyro.

Formålet med prosjektet

Undersøke og stimulere viljen blant innbyggjarane til å reise kollektivt ved å mate reisande raskt og kontinuerleg inn mot stamlinja mellom Osøyro og Bergen (linje 600). Det vart i 2021 søkt om og innvilga 200.000 kroner frå Miljøløftet til eit forprosjekt med ringbuss (shuttle bus) for å kartleggje marknad og interesse for eit slikt tilbod. Bjørnafjorden kommune og Skyss har hatt dei første møta for å klargjere premissar og rammer for forprosjektet, men uttesting har ikkje late seg gjennomføre. Prosjektet vert difor vidareført for naudsynt bearbeiding i 2022, slik at ein kan gjennomføre eit samfinansiert hovudprosjekt komande år.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Kollektivtilbodet mellom Osøyro og Bergen vert opplevd som tilfredsstillande for innbyggjarane i kommunen. Det er likevel store manglar ved tilbodet (frekvens, helg- og kveldstilbod) om busstransport inn mot stamlinja på Byvegen. Ein ringbuss (shuttle bus) som går i nærast kontinuerleg trafikk i ring inn mot sentrum (spesielt morgon og ettermiddag) vil gjere at eit stort tal av innbyggjarane i kommunen sine tett busette område (Moberg/Kuvågen/Lekven/Nore Neset/Ulven leir/Kolskogen/Tøsdal) vil kunne velgje buss som transportmiddel for heile reisa si. Busette i desse områda er i dag avhengig av privatbil for å kome seg til 600-linja. Erfaringa er at privatbilen då blir nytta av svært mange for heile reisa.



Støttekriterier

Det å få flytta ein stor del av reisene som i dag er med personbil over på buss vil innebære openbare reduksjonar i utslepp av klimagassar. Verkeleg stor effekt vil ein få dersom ringbussen i tillegg hadde hydrogen eller batterilagret elektrisitet som energibærer. Det ville òg bidratt til mindre luftforureining og motorstøy i dei tett befolka områda som ringbussen vil køyre gjennom.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket treng inga avklaring i plan, men har relevans og overlappende mål med kommunedelplanen for klima, energi og miljø, og den regionale planen for attraktive senter (samordna areal- og transport-planlegging).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen/ Skyss og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på korleis det kan leggjast betre til rette for at ein større del av kommunen sine innbyggjarar skal kunne reise kollektivt i nærområda kring Osøyro, men òg betre utnytte potensialet for klimavenleg transport som ligg i stamlinja inn til Bergen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Utrekninga av den samfunnsøkonomiske lønsemda av prosjektet skal vere eit tema i rapporten av forprosjektet. Det er å vente at prisen på klimagassekvivalentar vil stige framover og samstundes ser ein klare tendensar til at reisevanane endrar seg til fordel for kollektive tilbod. Det er såleis forventning om betydeleg samfunnsnytte av tiltaket.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	200	200						
Kostnad bygging	3 000			1 000	1 000	1 000		
Kostnad total	3 200	200		1 000	1 000	1 000		

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Kotnadsvurderinga byggjer på tal frå eit tilsvarande, men større og meir omfattande prosjekt på Leirvik (autonome "ringbussar" på biogass/fornybart drivstoff).*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *25*

Er prosjektet vurdert av byggherre?	<i>Ja</i>
Finansieringskilde plan	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>"Ringbuss Vest" kan muleg sjåast i kombinasjon med etablert rutetilbod og/eller planlagde nye rutetilbod (t.d. Lyseparken/Åsen-Helleskaret-Lysefjorden).</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Ikke behov for reguleringsplan</i>
Planstatus utdyping	<i>Dette prosjektet er eit samferdsletiltak og har i så måte lita relevans m.o.t. planstatus for området som tiltaket er tenkt gjennomført. Tiltaket er imidlertid forankra både i kommunen sin overordna samfunnsdel og i kommunedelplan for klima, energi og miljø.</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Prosjektet vil ikkje løyse ut behov for erverv av grunn.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Bjørnafjorden kommune og Skyss har gjennomført dei første arbeidsmøta om forprosjektet. Arbeidet vil intensiverast utover 2022.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.03.2022	31.12.2022			01.03.2023	31.12.2025			

Utdyping

Gjennomføringsplan vil vere del av prosjektoamtalen for eit eventuelt hovudprosjekt.

GS-løysing Lidarosgardane–Lyseparken

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

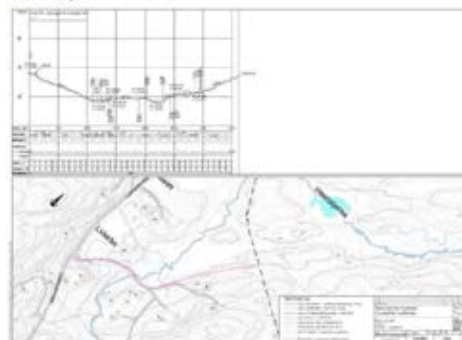
Bjørnafjorden kommune har detaljregulert for eit større område for næring, innovasjon, busetnad m.v. i Endelausmarka, ”Lyseparken”. Statsforvaltaren har sett som krav til gjennomføringa at det må sikrast tilkomst til Lyseparken med sykkel. Slik tilkomst er regulert fra sør-vest, men dette er ikkje tilstrekkeleg og ny tilkomst skal difor regulerast inn frå både nord (Søfteland) og sør-aust (Ulven leir/Lidaros). Trasèen vert eit avgjerande bindeledd for syklande mellom Osøyro og det nye lokalsenteret i Lyseparken.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka bruk av sykkel for kortdistanse persontransport, og slik redusere bruken av personbil. Denne søknaden spesielt gjeld finansiering av kvalitets-sikring av detaljprosjekteringa (tekniske teikningar) som vart gjort av plankonsulent (Multiconsult 2020).

Tilkomst frå vest ved Lidarås

D-teikningane syner at ein kan få til ein GS-veg frå Lidarås og fram til påkopling i regulert løysing i Endelausmarka. Innteikna løysing syner at ein kan få til sykkeltilkomst med nær tilfredsstillande stigningstilhøve jf. handbok N100. Unntaket er del av føreslått ny sykkeltrasè nærast Lyseklostervegen. Grunntilhøve må utgreiast nærmare med tanke på at mykje av trasèen ligg nærme myr.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Etablering av nytt GS-system inn mot Lyseparken frå sør vil gjere at ein kan erstatte reisa frå Osøyro til Lyseparken med sykkel, el-sparkeysykkel eller til og med ved gange frå dagens personbil. Med denne forbindinga vil ein òg kunne nytte lokalbuss til Ulven leir og gå vidare på det nye anlegget inn til Lyseparken.

Støttekriterier

Auka tilrettelegging for mjuke trafikantar vil gjere at behovet for personbil til kortdistansekjøringa frå Osøyro/Varåsen/Moberg/Lekven inn til Lyseparken ikkje lenger er til stades. Dei reduserte utsleppa av klimagassar som følgje av tiltaket er openbare.



Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse, kommunedelplan for klima, energi og miljø, lokal og regional sykkelstrategi og nasjonal plan for samordnet areal- og transportplanlegging.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er eit naudsynt tiltak for å understøtte regional plan for å etablere og vidareutvikle attraktive sentre (bu-, jobb- og oppvekstmiljø).

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet vil utgjere ein avgjerande del av den samanhengande GS-løysinga mellom Osøyro og det nye lokalsenteret i Lyseparken. Slik sett vil det venteleg vere eit betydeleg kutt i utslipp av klimagassar frå kortdistanse personbilbruk kopla til gjennomføringa av prosjektet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging		50	0						
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Konsulent skal kvalitetssikre detaljprosjekteringa og kostnadsberekne den ferdigregulerte GS-løysinga levert av Multiconsult aug. 2020. Prosjektet er ikke en del av handlingsprogram 2023-2026 etter som prosjektet fikk siste løyving i 2021.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Finansieringskilde bygging

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet er del av eit samanhengande GS-tilbod mellom Osøyro og Lyseparken.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt ferdig</i>
Planstatus utdyping	<i>Prosjektet er prosjektert og teknisk ferdigteikna, men skal kvalitetssikrast og kostnadsbereknast samt teiknast inntil reguleringsplanen for Lyseparken.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Grunnerverv vert tema og del av reguleringsplanen som skal utarbeidast for trasèen.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektet er prosjektert og teknisk ferdigteikna, men skal kvalitetssikrast og kostnadsbereknast samt teiknast inntil reguleringsplanen for Lyseparken.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2022	01.07.2022							

Utdyping

Det er inga risiko knytt til kvalitetssikring av reguleringsframlegget frå plankonsulent.

Kv1027 Gymnasvegen del 2

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Klargjering for bygging av fortau langs Gymnasvegen. Sjelve byggjearbeidet vert omsøkt finansiert via Post 30 (2022)

Formålet med prosjektet

Bygge samanhengande fortau frå gymnaset og barnehagen bort til Idrettsvegen og nærbutikken (2022). I første del av prosjektet skal det avklarast tilhøve (tekniske installasjonar) i grunnen (2021).



Måloppnåelse

Primærkriterier

Ved å auke trafikktryggleiken inn mot barnehage og skule vil ein venteleg kunne sjå ei redusert mengde skuleskyss med privatbil.

Støttekriterier

Eit samkanhengande fortau inn Gymnasvegen vil gjere at born og unge kan begynne å gå og sykle trygt til skule og barnehage. Dette vil ha utsleppskutt av klimagassar frå personbiltrafikk knytt til skule- og barnehageskyss som direkte følgje. Oppstuing av trafikk inn Gymnasvegen og kø ut på Byvegen (E39), med lokal luftforureining i skule- og barnehageområdet, vil verte redusert. Trafikktryggleiken vil styrkast vesentleg med eit fortau ut til Idrettsvegen, primært sikre småbarna i barnehagen her.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er prioritert i kommunedelplan for trafikktryggleik i Bjørnafjorden kommune.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil i si første fase (2021) gjere undersøkingar som vil avklare om det er muleg og hensiktsmessig å kople kommunal VA-avdeling på tiltaket si anleggsfase (2022).



Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepne i trafikken, så vil tiltaket gjere at sannsynet for uhell/ulykker i Gymnasvegen vil kunne reduserast i svært høg grad, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdiar". Sannsynet for at nokre av ulykkene dessverre vil vere av alvorleg grad, som har ei realøkonomisk verdisetting kring 5,5 millionar kroner per tilfelle, kan ikkje sjåast bort frå. Sannsynet er svært høgt for ulykker på denne vegen då her er både barnehagebarn og skuleelvar, i ein kritisk kombinasjon med at vegen er kopla til høgt trafikkerte Byvegen (E39) i begge endar.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	1 800	1 200	600					
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Fase2 (2022): 230 m fortauper samt merka og skilta overgang. (Post 30-midler kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kol- lektivtiltak, avgrenset til investeringer) - 1.600.000 kroner

Usikkerhet i kostnadsoverslag

20

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Det er vurdert samarbeid med rehabilitering av vatn og avløp. Det er bestemt at det skal leggest ny vassleidning i samband med etablering av fortau.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Ikke behov for reguleringsplan</i>
Planstatus utdyping	<i>Regulert til veg, tiltaket må byggemeldes.</i>
Status grunnverv	<i>Arbeid pågår</i>
Status grunnverv utdyping	<i>Bjørnafjorden kommune eig deler av vegen, men det må inngås grunnavtale med ein grunneigar. Dialogen med grunneigare er starta opp.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Vi arbeider med prosjektering og vil byggemelda prosjektet før sommaren.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				02.03.2022	25.04.2022	01.09.2022	06.03.2023	06.03.2023

Utdyping

Utføres med egne mannskap.

Kv1128 Nilsavegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Trafikksikkerhet, Sykkel, Gange

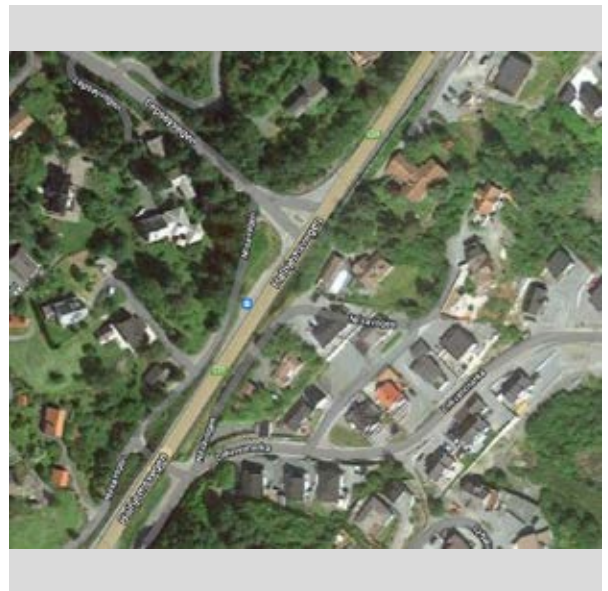
Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det er naudsynt å byggje eit trafikksikkert GS-anlegg langs ein kort del av Nilsavegen. Anlegget på denne korte strekninga vil verte ein tradisjonell GS-veg som koplast på GS-løysinga som samstundes skal byggjast langs Lepsøyvegen (Trolldalen). Prosjektet er stipulert å ha ein kostnad kring ein million kroner (gammel pris) og det vert søkt 250.000 kroner frå Miljøløftet til å matche kommunens eige bidrag som saman med TS-tilskottet frå VLFK skal finansiere prosjektet. Etter ny gjennomgang av prosjektet ser vi at kostnadene auker med omlag kr 500.000, det søkes om kr 500.000 frå Miljøløftet i 2022 i tillegg til tidlegare løyving. Utførelse startar 14.02.22.

Formålet med prosjektet

Den aktuelle strekninga er svært farleg og må sikrast. Strekninga vil kunne løyse ut eit betydeleg potensiale av gåande og syklende barn og unge då det er busett mange barneskuleelevar i dette området, som med ein sikra Nilsavegen vil kunne gå og sykle til skulen og idrettsanlegga på Nore Neset og Kuven på ein trygg måte.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Nilsavegen står i dag fram som ei regulær trafikkfelle, uoversiktleg og smal. Alle barna og ungdomane som har denne vegstrekninga som del av sin skuleveg vert køyrt av foreldrene sine. Det same gjeld når barna skal delta på fritids- og idrettsaktivitetar. Det planlagte fortauet, som òg vil tilby syklende eit sikkert areal, vil gjere at barn og unge frå heile Lekven og Kuvågen kan gå og sykle trygt til sine daglege gjeremål.

Støttekriterier

Klimagevinsten ved gjennomføring av Nilsavegprosjektet vil vere som reduserte utslepp av klimagassar frå skuleskyss med privatbil. Oppstuing av alle bilene som skal ut frå den korte vegstrek-

ninga, Nilsavegen, skaper mykje lokal luftforureining i tillegg til dei stadige nesten ulykkene som følgjer av utålmodige sjåførar som skal inn på E39/Lepsøyvegen. Den auka trafikktryggleiken som følgje av tiltaket skal ikkje undervurderast.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er del av ein svært kjent "missing link" som må på plass for å kunne vente eit endra mønster i korleis barn og unge har si reise til og frå skule og idrettsarenaer. Kommunen har inngått avtaler med Statens Vegvesen for å få gjennomført prosjektet. Gjennomføringsavtale er inngått

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at dei uoffisielle, men kjende tala for uhell/ulykker i Troll-dalen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdiar". Om ein tek utg.pkt. i dei 8 uhella/ulykkene ein meiner å kjenne til frå Trolldalen i 2020, så vil det totale kostnadsbiletet ligge i kring ein og einkvart million kroner (1.200.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av ein og einhalv million kroner (1.450.000 NOK) per år. Dette er ei svært konservativ verdisetting då her ikkje er teke med sannsynet for at nokre av ulykkene dessverre vil vere av alvorleg grad, som har ei realøkonomisk verdi- setting kring 5,5 millionar kroner per tilfelle.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total- kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging		250	500					750
Kostnad total								

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Byggherreoverslag etter tegninger.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*



Finansieringskilde plan	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
Finansieringskilde bygging	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
Prosjektet som del av helhet	<i>Nilsaveg-prosjektet er ein avgjerande del av trafikk-sikringsprosjektet langs Lepsøyvegen (Trolldalen).</i>



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping	<i>Tiltaket er detaljprosjektert etter prinsippa om differensierte løysingar, jf. prosjektet til VLFK, "Differensiert standard for GS-anlegg, 2020".</i>
Status grunnerverv	<i>Avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Avtale om bruk av grunn er inngått med SVV.</i>
Forberedende arbeider	<i>Byggesak godkjent</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Detaljprosjektering ferdig. Inngått gjennomføringsavtale med SVV og VLFK.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						14.02.2022	03.06.2022	03.06.2022

Utdyping

Arbeidene har oppstart 14.02.22 og vil pågå fram til 03.06.22. Det er utførelse med egne mannskap på størsteparten av arbeida.



Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Areal og knutepunkts-
utvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

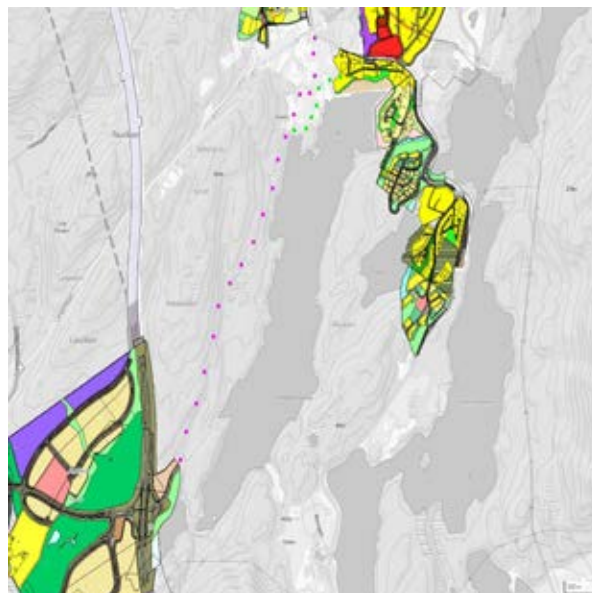
Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden
kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Utgjeie GS-løysing mellom Søfteland og Lyseparken,
som dannar grunnlag for ein seinare søknad om tilskot
gjennom Miljøløftet.

Formålet med prosjektet

Legge til rette for personbilfri transport mellom bu-
stadkonsentrasjonen på Søfteland og framtidig lokalsenter i Lyseparken.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Søfteland er kommunens sterkast veksande bygd og er peikt ut til å vere eit av kommunen sine framtidige nærsentre. Gjennom den storstilte satsinga i Lyseparken, som arbeidsintensivt område, vil ei etablering av ei GS-løysing mellom Søfteland og Lyseparken bety at mange av noverande og framtidig busette på Søfteland vil kunne gå eller sykle til og frå jobb. Utan ei slik løysing vil ein fortsatt måtte køyre bil over Langedalen eller via Ulven for å kome inn i Lyseparkområdet.

Støttekriterier

Det er stipulert at kring hundre innbyggjarar på Søfteland vil ha sin arbeidsplass i Lyseparken. Det er stor usikkerheit knytt til dette talet. Effekten av å flytte desse framtidige arbeidsreisene over frå personbil til sykkel eller gange vil gje betydelege kutt av klimasgassautslepp, redusert støy og lokal luftforureining.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bjørnafjorden kommune sin strategi for nærsenterutvikling, kommunedelplan for klima-, energi- og miljø og handlingsplan for folkehelse.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Bjørnafjorden kommune si satsing på idrett og friluftsliv, jf. ønsket om å sjå tiltaket i eit breidt fleir-bruksperspektiv.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Gevinsten av tiltaket er iht. Helsedirektoratet sine beregningar stipulert til å vere kring 4 kvalitetsjusterte leveår (QALY) om ein føreset at tiltaket vil bidra til at aktivitetsnivået for ein brukar av GS-tiltaket vil auke frå "delvis aktiv" til "aktiv". Verdien av eit tapt leveår er sett til ca 710.000 kroner jf. TØI/SSB. Dette gjer at for kvar person som er jamnleg brukar av GS-tiltaket vil representere ein potensiell samfunnsøkonomisk nytte i storleiken 2,85 millioner kroner. Ein skal vere varsam med å trekke for kategoriske slutningar av slik teoretisk matematikk, men dette er p.t. det beste beslutningsgrunnlaget ein har for denne type nyttevurderingar, og med dei kring 100 potensielle, daglege brukarane av dette tiltaket så er den samfunnsøkonomiske lønsemda for dette tiltaket alt for stor til å verte sett bort frå.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging		75	800					
Kostnad bygging								
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjort mykje sykkelrelatert konsulentarbeid i Bjørnafjorden gjennom dei åra Os kommune deltok som partnar i Byregionsprogrammet. Dette analysearbeidet vil i stor grad byggje på lett tilgjengeleg kunnskap og metodikk. Reguleringsplan vil bli utarbeida i 2023. Midlar til bygging av prosjektet vil bli søkt dekkja av post 30-midlar i 2023/2024.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet vil kople lokalsenteret, Lyseparken med nærsenteret, Søfteland for syklende og gåande.



Plan og gjennomføring

Planstatus	<i>Forprosjekt ferdig</i>
Planstatus utdyping	<i>Det er gjort analyser av innfartstrasèar til Lyseparken, der trasèen frå nord (Søfteland) gjenstår, men vil byggje på allereie brukt metodikk og konklusjonar.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Behovet for evt. grunnerverv skal kome fram av mulegheitsstudien.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Plankonsulent har levert ein rapport om innfartsvegar til Lyseparken for sykkel og gange. Innfart frå nord (Søfteland) er tilrådd utgreid og detaljprosjektert.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2022	01.06.2022	01.01.2023	31.12.2023					

Utdyping

Det er inga usikkerheit knytt til utarbeidinga av ein mulegheitsstudie.



Sykelstrategi for Bjørnafjorden kommune

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Prosjektet er oppfølging av sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune, som skal til politisk behandling våren 2022. Strategien skal til høyring hjå partane i Miljøløftet. Prosjektet er eit overordna prosjekt som skal ivareta utvikling av gang- og sykkelveggar i Bjørnafjorden kommune. Allereie innmeldte delstrekningar ligg som delprosjekt under sykkelstrategien. Visjonen for sykkelstrategien for Bjørnafjorden kommune er: Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden kommune. Det overordna målet for sykkelstrategien er: Fleire skal velje sykkel for kortare reiser.

Primærkriterier

Sykelstrategien har følgjande visjon: "Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden", og det overordna målet er at "Fleire skal velje sykkel for kortare reiser". Strategien har fleire satsingsområde som vil bidra til berekraftig areal- og transportutvikling i kommunen, mellom anna gjennom at kommunen legg til rette for sykling og gange i tettstader, mellom anna gjennom trygge skuleveggar, ved å planleggje for gange og sykling frå kollektivknutepunkt og ut til friluftsområde, og for transportløysingar for grupper som er mindre mobile. Målet er at fleire skal velje sykkel framfor personbil for kortare reiser.

Støttekriterier

Ved at kommunen legg til rette for at fleire vel sykkel framfor personbil vil både klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy bli redusert.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykkelsatsing er forankra i kommunen sitt overordna planverk (m.a. planstrategi, kommunedelplan for klima, energi og miljø), måla i Miljøløftet og sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Dei konkrete tiltaka i sykkelsatsinga (og tiltaksbanken som er vedlegg til sykkelstrategien) vert vurdert i høve øvrige satsingsområde for Miljøløftet.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Sykkelsatsinga inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Prosjektet "Sykkelstrategi" er ei porteføljesatsing som gir kommunen føreseielegheit knytt til mindre tiltak for å betre tilhøva for sykkel i kommunen.

Finansieringskilder

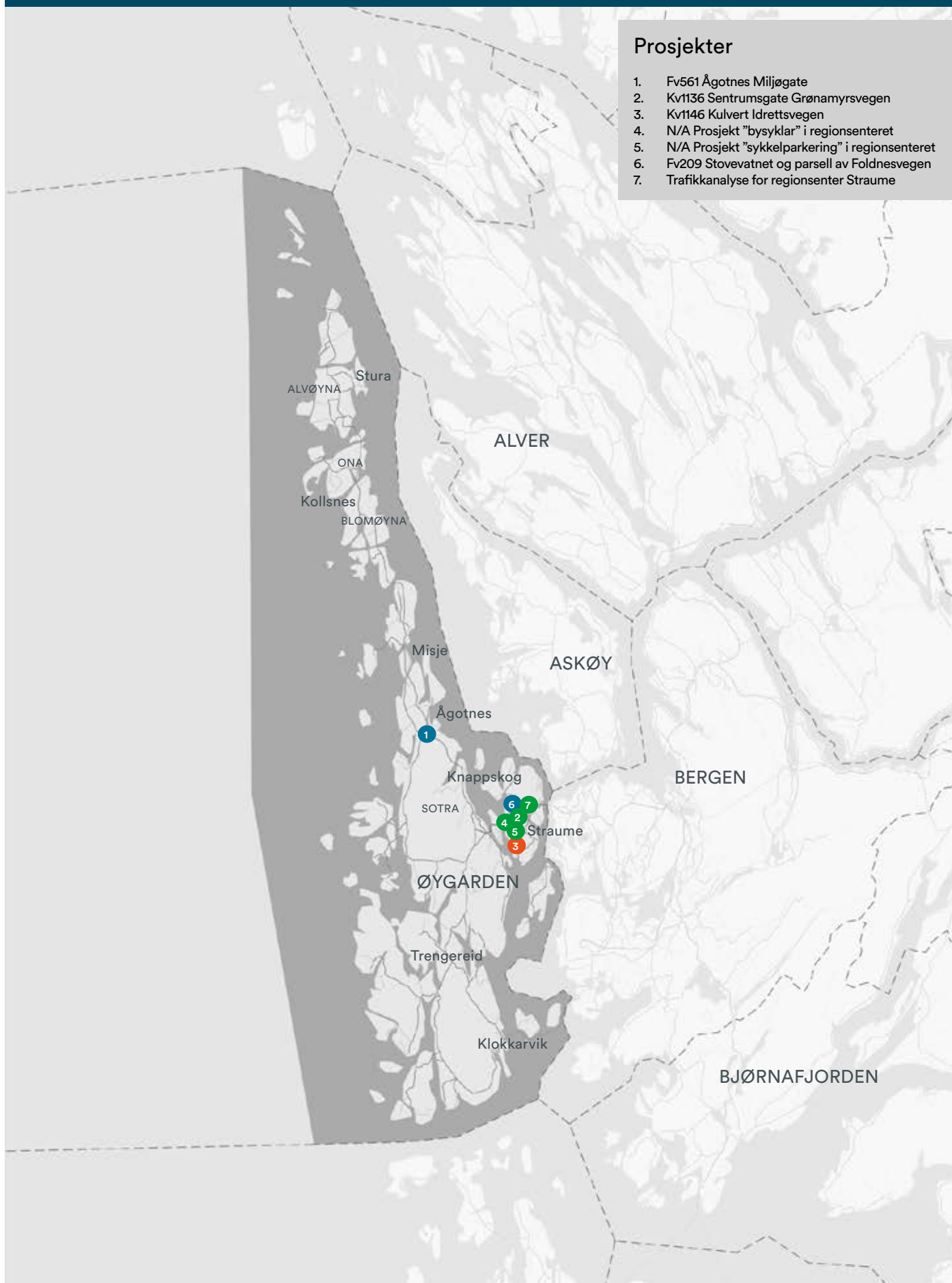
Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
500	500	500	500	500



Prosjekter

1. Fv561 Ågotnes Miljøgate
2. Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen
3. Kv1146 Kulvert Idrettsvegen
4. N/A Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret
5. N/A Prosjekt "sykkelparkering" i regionsenteret
6. Fv209 Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen
7. Trafikkanalyse for regionsenter Straume



Fv 561 Ågotnes Miljøgate

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Øygarden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Reguleringsplan for å regulere (kollektivterminal) miljøgate og innfartsparkering i sentrum av Ågotnes. Det er regulert ny fylkesveg gjennom Ågotnes, i samband med denne planen blir dagens terminal berørt. Ny løysing for terminal vert drøfta i kvalitetsprogram for Ågotnes, og kommunen er i dialog med Skyss og fylkeskommunen vedrørende denne problemstillinga. Innfartsparkering på Ågotnes er ei knapp ressurs i dag, og det er behov for å auke kapasiteten. Miljøgate inkluderer gang- og sykkeltrase for å styrke forbindingane mellom aust (Kårtveitpollen) og vest (Kvednatunet) på Ågotnes. Miljølokk over ny fylkesveg vil inngå i prosjektet, og vera kobla til miljøgata. Dagens løysing vert vurdert som utfordrande for trafikktryggleiken spesielt for gåande og syklende. Målet er å koble bustadområda Angeltveit/Landro, Valderhaug, Maggevarden og Ågotnes torg betre opp mot kollektivknutepunktet. I tillegg er det eit mål å auke intern mobilitet for syklende og gåande internt i Ågotnesområdet, med offentlege tenester som skule, barnehage, handel og helse- og omsorgstenester. Miljøgata skal betjene intern/lokaltrafikk og kollektivtrafikk gjennom Ågotnes. Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i Miljøløftet, som nemnd gang/sykkel, innfartsparkering og mogleg nytt kollektivknutepunkt.

Primærkriterier

Prosjektet bidreg til å auke framkommelegheit for gåande og syklende inn mot kollektivknutepunktet. Prosjektet skal og bidra til å auke moglegheita for at dei som bur utanfor gang/sykkel avstand til Ågotnes skal kunne parkere bil her, og bruke kollektivtransport vidare mot regionsenter/Bergen. Prosjektet vil bidra til betre trafikktryggleik i Ågotnes sentrum. Miljøgata vert ei sentral gate for elevar ved Ågotnes barneskule og Tranevågen ungdomsskule. Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområda på Ågotnes, og legge til rette for at fortettinga på Ågotnes vert knytt til kollektivknutepunktet, og dermed redusere transportbehovet med bil i området. Ågotnes ligg som eit prioritert sentrumsområde med høg utnytting. Ågotnes er i dag eit kollektivknutepunkt for Skyss, og det er god kollektivdekning.

Støttekriterier

Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklende, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Ågotnes, visjon Ågotnes, kvalitetsprogrammet for Ågotnes (under arbeid), fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP. Kommunen har i innspel til NTP fremja ønskje om omklassifisering av fylkesvegen til riksveg i samband med flytting av Bergen hamn.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tidlegare Fjell kommune sin trafikksikringsplan.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Utarbeiding av reguleringsplan.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
2 100				



Fv209 Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Øygarden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Øygarden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Øygarden kommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Regulering av sentrumsområde i samsvar med områdeplan for Sotrasambandet inkludert Foldnesvegen (frå Foldnes skule – Stovevatnet). Plassering av ny vidaregåande skule inngår i planarbeidet, i samsvar med vedtak i fylke om lokalisering. Ny kollektivterminal, regulert i områdeplan for Sotrasambandet inngår i planarbeidet. Regulering av ny gatestruktur og gang og sykkelveg lang Foldnesvegen.

Formålet med prosjektet

Formålet er å kople nordsida av Stovevatnet med dagens sentrum i sør. Foldnesvegen koples til dagens sentrumsgater via Stovevatnet. Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i Miljøløftet, som nemnd g/s og nytt kollektivknutepunkt. I tiltaket må ein vurdere om det er naudsynt dagens P&R i dagen ved noverande kollektivterminal, ein må og sjå på ny lokalisering av dagens sykkelparkering (eige bygg i dag). Reguleringa vil opne for vidare sentrumsutvikling for å styrke regionsenteret.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Betre framkommelegheit for kollektiv, gåande og syklende, som styrkar heilskap og samanheng i transportsystemet. Ny terminal vil gje kortare reisetid, sjølvveganlegget for kollektiv vert bygd av Sotrasambandet. Terminalbygget er naudsynt for å gjere ny terminal attraktiv for reisande. Mogleg samlokalisering med sentral offentlege funksjonar som ny VGS, rådhuset og helselandsbyen vil gjere kollektivreiser meir attraktivt og bidra til fleire kollektivreisande.

Det er sannsynleg at tiltaket vil bidra til reisande flyttast over på kollektiv, sykkel og gange. Ei samlokalisering av terminalbygg og ny VGS vil gje eit mindre behov for skuleruter knytt til ny VGS på Sotra. Trafikktryggleik rundt kollektivterminal vil verte betre enn i dag. Område ligg i fortet-



tingszone knytt til regionsenteret Straume. Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområde på Straume og leggje til rette for at fortettinga på Straume vert knytt til kollektivknutepunktet, og derved redusere transportbehov med bil i området.

Støttekriterier

Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklende, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Straume, kvalitetsprogrammet for Straume, sykkelstrategi for Fjell kommune, sykkelbyavtale for Straume, fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP. NTP: Sotrasambandet, byggast ny kollektivinfrastruktur (eks. bygg) i samband med Sotrasambandet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sykkelpilot, i dette prosjektet vil ein kartleggje dagens trafikkavvikling på Litle-Sotra, for å kunne måle effekt. Vil vere relevant for måloppnåinga på Stovevatnet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikktryggleik for gående og betra framkomme og samanheng i transportsystemet for syklende, kollektivtrafikk og næringstrafikk og vil kunne medverke til å overføre reiser frå personbil til desse transportformane. Tiltaket vert vurdert til å ha god måloppnåing med tanke på samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging	4 200	2 100	2 100						
Kostnad bygging									
Kostnad total									

Kostnadsvurdering *Reguleringsplan*

Kostnadsvurdering utdyping *Prosjektet hadde si siste løyving gjennom Miljøløftet i 2022.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *20*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*



Finansieringskilde plan *Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner*

Finansieringskilde bygging

Prosjektet som del av helhet *Ikkje relevant*



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping *Foregår mulighetstudier i regi av fylket og kommune. Plan om å knyte til seg plankonsulent i 2022*

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping *Ikkje relevant*

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping *Fylkeskommunen skal koordinere eit mulighetsstudie for samlokalisering, utarbeida som grunnlag og del av forprosjekt/planprogram.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.04.2022	01.06.2025					01.06.2025

Utdyping

Det er knytt risiko til framdrift av planarbeidet sidan dette er kobla til avklaringar mot sotrasam- bandet og fylket i høve ny vgs og kollektivterminal

Kv1136 Sentrumsgate Grønmyrsvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

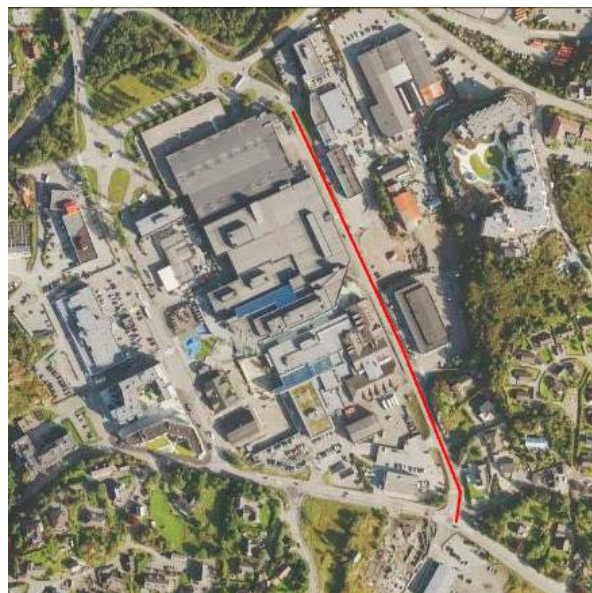
Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Øygarden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Øygarden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Øygarden kommune



Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Dagens løysing vert vurdert som utfordrande trafikksikkerhetsmessig, spesielt for gåande og syklande.

Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere frå veg til gatestruktur med større fokus på gåande og syklande. Tiltaket inngår i ei heilskapleg utvikling av gatenettet for indre kjerne av regionsenteret. Det er behov for oppstramming av vegkropp og fortau, som kan gi betre trafikksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkobling til tilgrensande gatetun.

Formålet med prosjektet

Grønmyrsvegen fører gåande og syklande til kollektivterminalen i nord, og vil etter Sotrasambandet er ferdigstillt henge saman med g/s-systemet inn mot ny terminal og ny vidaregåande skule i nord. Gata utgjør vidare ein viktig del av aksene nord-sør som forbinder skule- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen. Lokalt er prioritering av Grønmyrsvegen gjort med tanke på at det er avgjerande å styrke tilhøva for gåande og syklande i regionsenteret før anleggsfasen for Sotrasambandet tek til for fullt. Prosjektgruppa for Sotrasambandet (SVV) er orientert om tiltaket.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket vil bidra til betre framkommelighet for syklande og gåande, og i større grad sikre fotgjengere som krysser Grønmyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume. Tiltaket vil gjøre det meir attraktivt spesielt for de mjuke trafikantene, noko som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss. Tiltaket vil styrke tilhøva for gåande og syklande i anleggsfasen til Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavviklinga på riksvegen.



Støttekriterier

Det er forventet betra trafikkavvikling og redusert trykk inn mot riksvegen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Områdeplan for Straume, med byromsstrategi. Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD og VLFK.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vil krevje ei samordning mot tilgrensande gang- og sykkelløysingar og ein må ivareta tryggleik og framkommelighet for sykkeltrafikken. Prosjektet krev tett samarbeid med prosjektorganisasjonen til Sotrasambandet (tiltaket er drøfta med prosjektgruppa i SVV for Sotrasambandet), og mot VLFK.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikkstryggleik for gåande og betre framkome for syklende, kollektiv- og næringstrafikk. Tiltaket kan vera med å overføre reiser fra personbil til desse transportformane. Tiltaket vert vurdert til å ha god måloppnåing når det gjeld samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging								
Kostnad bygging	66 800	17 800	28 200	15 500				5 300
Kostnad total								

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsestimat frå konsulent bygg på vedteken reguleringsplan og har ein viss usikkerhet.

Usikkerhet i kostnadsoverslag

25

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet

Ikkje vurdert.



Plan og gjennomføring

Planstatus

Planstatus utdyping	<i>Reguleringsplan er vedteke.</i>
Status grunnerverv	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Ikkje relevant.</i>
Forberedende arbeider	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Det skal arbeidast med detaljprosjektering i 2022 for å få eit grunnlag til å sende ut arbeidet på anbod for gjennomføring i 23/24.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2022	01.10.2022	01.01.2023	20.12.2024	20.12.2024

Utdyping

Kan ikkje starte byggefase før fylket er ferdig med utbetring i Sartorvegen.

Kv1146 Kulvert Idrettsvegen

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Gange, Trafikksikkerhet

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Øygarden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Øygarden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Øygarden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket rettar seg mot trafikktryggleik for mjuke trafikantar og tilrettelagt busstopp for eit stort idretts- og industriområde, i tillegg til ein barne- og ungdomsskule.

Formålet med prosjektet

Idrettsvegen er ein svært belasta veg med mykje tungtransport. Føremålet er å betre framkomsten og tryggleiken mellom Straume sentrum og idretts-, industri- og skuleområde i Idrettsvegen.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Tiltaket vil medverke til å betre framkommeligheten til syklende og gåande, og gje ei tryggare kryssing for fotgjengarar. Området vil bli meir attraktivt for gåande og syklende og medverke til betre løysing for kollektivtrafikk.

Støttekriterier

Ein kan forventa mindre køyring av mjuke trafikantar til skule og idrettsområde då tryggleiken for dei gåande/syklende vert betra.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Har tidlegare vore prioritert i kommunal økonomiplan, men mangla fullfinansiering.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krev samordning mot tilgrensande gang- og sykkelløysingar i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilretteleggje for betre trafikktryggleik for gåande og betre framkommelighet for syklende/kollektivtrafikken. Vil kunne medverke til å overføre reiser frå personbil til desse transportformane. Tiltaket vert vurdert til å ha god måloppnåing med tanke på samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? *Nei*

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? *Nei*

	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2022	2023	2024	2025	2026	Restbehov etter 2026	Annen finansiering
Kostnad planlegging									
Kostnad bygging	10600	7200	3400						
Kostnad total	10600								

Kostnadsvurdering *Byggherreoverslag*

Kostnadsvurdering utdyping *Er vurdert som eit estimat med mindre usikkerhet og risiko. Vil snarleg ha eksakte tall etter anbudsrunde. Prosjektet hadde si siste løyving gjennom Miljøløftet i 2022, og er derfor ikkje del av handlingsprogram 2023-2026.*

Usikkerhet i kostnadsoverslag *20*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

Prosjektet som del av helhet *Ikkje vurdert.*



Plan og gjennomføring

Planstatus *Reguleringsplan vedtatt*

Planstatus utdyping *Ikkje relevant.*

Status grunnerverv *Avklart*

Status grunnerverv utdyping *Ikkje relevant.*

Forberedende arbeider *Detaljprosjektering ferdig*

Forberedende arbeider utdyping *Ferdig prosjektert og ute på anbod.*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.03.2022	01.12.2022	01.12.2022

Utdyping

Ikkje relevant.

Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Øygarden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Med bakgrunn i sykkelbyarbeidet og inngått byvekstavtale ønsker vi å teste ut ei ordning med utleie av elsykkel i regionsenteret Straume. Basert på erfaringar frå andre kommunar vil vi ta i bruk ei midlertidig utleigeordning med sykkelcontainer. Sykkelcontainere inneheld elsyklar, og kan plasserast i ulike deler av regionsenteret. Ei midlertidig utleigeordning vil bidra til at fleire kan prøva ut elsyklar på ein enkel måte. Føremålet er at dette vil auka sjansene for at fleire vel elsyklar som transportmiddel. Basert på erfaringar frå andre kommunar vel vi å fokusera på utleige av elsyklar, då dette ser ut til å ha størst effekt når det gjeld å endra reisevaner på lang sikt. Prosjektet skal gjennomførast i fleire faser. I første omgang ønsker kommunen å teste utleigeordninga med sykkelcontainer for kommunalt tilsette i kommunen. Ved å teste ut ordninga som eit mindre pilotprosjekt i første omgang vil vi få verdifulle erfaringar før vi ruller ordninga ut i større omfang. Val av eigen kommuneorganisasjon som pilot understøtter viktige satsingar i samfunnsdelen til kommuneplanen (som er under arbeid) som handlar om at kommuneorganisasjonen skal vera eit føregangsdøme innan blant anna klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling. Basert på erfaringar med utleigeordninga og sykkelcontainerar vil kommunen vurdere å vidareutvikle prosjektet. Det kan til dømes vere å tilby leasingordning for elsyklar. I den vidare utrullinga av elsykkelutleigeordninga vil vi teste ut fleire målpunkt, som til dømes arbeidsplassintensive verksemder som ligg plassert innanfor kommunesenter og/eller kommunedelsenter. Eit viktig premiss for å lukkast i utleigeordninga er at administrering av ordninga og vedlikehald av sykklar er godt ivaretatt. Kommunen har god dialog med bl.a. Basecamp om eit eventuelt samarbeid knytt til vedlikehold av elsyklar. Når det gjeld administrering av utleigeordninga ønsker kommunen å nytte eit brukarvenleg og innovativt system som skal forenkle ordninga både for brukarar og kommunen. Som ledd av prosjektet vil det også vera naturleg å vurdere behovet for betre skilting og merking for syklande i regionsenteret. Betre merking i regionsenteret kan bidra til at sykling vert opplevd som eit trygt transportalternativ. Dette vil igjen bidra til at fleire vel å nytta sykkel i staden for bil i regionsenteret. Formålet med prosjektet: Området kring regionsenteret Straume har store utfordringar med trafikkavviklinga, mykje grunna sprengt kapasitet på Rv. 555. Dette gir ringverknadar for vegnettet i og rundt regionsenteret, og dei trafikale problemene forplanter seg vidare til fleire av innfartsåranene til Straume. Desse problemene vert truleg forsterka når anleggsarbeidet til Sotrasambandet starter. I tillegg veit vi at det er mykje intern biltrafikk i Straume-området, og vi ser derfor eit stort potensial til å endre reisevaner og oppnå ein auke i andelen av reiser med sykkel. Utlån av el-sykklar skal testast som eit mogleg avbøtande tiltak i forkant av oppstart av anleggsarbeidet, for å redusere

intern køyring mellom målpunkt på Litlesotra, Bildøy og Kolltveit. Dette vil også bidra til å redusere belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester. Ved utbygging av sotrasambandet mister vi også 2/3 av parkeringsdekninga til Rådhuset.

Primærkriterier

- Auka sykkelandel i regionsenteret

Støttekriterier

- Redusert behov for å nytte bil
- Betre trafikkavvikling
- Redusere støy, klimagassutslepp, luftforureiing

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Samfunnsdelen til kommuneplanen for Øygarden kommune 2022-2034 (sluttbehandling mars 2022)
- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP, NTP, RATP
- Byvekstavtala – prosjektet underbygger hovudmålet i Miljøløftet om at all auke i trafikken skal takast med gange, sykkel og kollektiv.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil vera eit viktig bidrag i oppfølginga av fleire viktige satsingsområder i samfunnsdelen, både innanfor sykkel, gange og folkehelse. I høyringsutkastet til samfunnsdelen ligg det også strategiar som omhandlar utviklinga av regionsenteret Straume, og tilrettelegging for mjuke trafikantar.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Kostnadar utover sjølve innkjøp av sykkelcontainere inkluderer:

- vedlikehald av elsyklar
- administrering av utleigeordninga, inkludert teknologisk løysing for innovativ og brukarvenleg verktøy
- informasjonskampanjar og anna

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 400	1 000	1 000	1 000	

Prosjekt ”sykkelparkering” i regionsenteret

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Øygarden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Øygarden kommune skal rusta opp sykkelparkeringa på skular og offentlege instutisjonar innafor sykkelby-området (Litle-Sotra, Bildøy og Kolltveit). Plassering og kvalitetar på sykkelparkeringa skal utgreiast og vurderast i løpet av 2021. Gjennom eit BYR-prosjekt i 2017 vart det utareida ein rapport om kartlegging av sykkelbruk. I rapporten kom det fram at tilgjenge på sykkelparkering for det meste var god, men at standarden var dårleg. I tillegg viste den at dei som ikkje hadde god tilgjenge på sykkelparkering også sykla sjeldnare. Øygarden kommune ønskjer derfor å oppruste sykkelparkeringa på skulane og offentlege instutisjonar for å følgje opp tidlegare arbeid og møte dei behova som vart vist til i spørreundersøkinga. Området kring regionsenteret Straume har i tillegg store utfordringar med trafikkavviklinga og vi veit at det er mykje intern biltrafikk i området. Dette vert truleg verre når anleggsarbeidet for sotrasambandet startar. Tiltaket vil derfor også vera eit avbøtande tiltak for å få fleire til å velje sykkel som transportmiddel framfor personbil. Dette vil bidra til å redusera belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester.

Primærkriterier

- Auka tilgjengelegheit for syklistar
- Betre kvalitet og attraktivitet på sykkelparkeringa
- Unngå feilparkerte sykler som hindrar framkommelegheita for andre trafikantar

Støttekriterier

- Auke tal på innbyggjarar som nyttar sykkel til/frå skule og jobb
- Enkelte bilturar kan erstattast med sykkel, noko som også gir betre trafikkavvikling i Straume-området og reduserer støy, klimagassutslepp og luftforureinig

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykelbyavtalen

- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP, NTP, RATP

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Utvikling av Regionsenteret og vil vere med å bygge opp om målsettingar og satsingar i arbeidet med kommunen sin nye samfunnsdel.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Grovt estimat basert på eit referanseprosjekt for sykkelparkering i kystbygarasjen. Det er stor usikkerhet til kostnadane. Det er mellom anna ikkje gjort tilstrekkelege vurderingar av målpunkt og tal parkeringsplassar på kvart målpunkt. Dette skal kommunen vurdere meir i detalj i løpet av 2022.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
200	200	200	200	

Trafikkanalyse for regionsenter Straume

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Analyse, Areal og knutepunktsutvikling, Gange, Sykkel

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Øygarden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

For å etablere treffsikre og gode tiltak innan Miljøløftet har Øygarden kommune behov for eit meir heilskapleg kunnskapsgrunnlag for prioritering av satsingar og tiltak. Regionsenteret Straume vil etter etablering av Sotrasambandet få eit endra trafikkmonster og det er eit behov for å gjennomføra eit analysearbeid for å få meir forståing for korleis utbygginga vil påverke mobiliteten i nærområdet, både i anleggsperioden, men og utover ferdigstilling. Ei analyse vil og gje eit fagleg grunnlag for å gjere gode val i overordna planlegging, men og å sikre at dei rette prosjekta vert meldt inn til seinare handlingsprogram i Miljøløftet, både når det gjeld investeringstiltak, tilpassningar opp mot gjeldande reguleringsplanar, mindre tilrettelegging for betre framkome for gang/sykkel. Fleire av regionsentra rundt Bergen vil ha mange av dei same problemstillingane som Straume, og ei slik analyse vil såleis ha overføringsverdi. Prosjektet er drøfta med SVV, VLFK og Sotrasambandet og det er gjort eit val om å løfte det inn i Miljøløftet. I regionsenteret er det både riksveg, fylkesveg og kommunale vegar så eit arbeid vil måtte utførast i tett samarbeid med andre partar. Arbeidet vil bli utført av ekstern kompetanse og samordna inn mot arbeidsgruppe Vest.

Primærkriterier

Utbygging av Sotrasambandet vil løyse mange av dei trafikale utfordringane som over lengre tid ein har erfart frå riksveg 555. Det skal byggjast nye og gode løysingar for kollektiv, med ny terminal sentralt på Straume. I tillegg skal det etablerast mange kilometer med ny sykkelveg. I vidare arbeid skal ein ta utgangspunkt i dei måla som ligg i kommunedelplan for Straume. Analysen/trafikkmodellen skal vera eit hjelpemiddel til å gjera gode val og prioriteringar som igjen skal gje auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange.

Støttekriterier

Eit overordna mål er å få ned personbiltrafikken internt i regionsenteret ved å utvikle eit best mogleg system for gange og sykkel slik at forholda ligg tilrette for å gjera gode val.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I kommunen sitt forslag til samfunndel er utvikling av gode løysingar for mjuke trafikantar i regionsenteret eit viktig kriterium. Området rundt Straume er det området med høgast befolkningstetleik, men samtidig vert det erfart at mykje forflytning internt i området er bilbasert. Det å utvikle eit regionsenter som legg til rette for å kunne bruke nærområdet, koma seg trygt til kollektivknutepunkt osv vil vera eit sentralt mål for både kommunale og regionale planar. Eit overordna mål

for analysen vil vera å sjå på utfordringar og framlegg til tiltak som kan bidra til å nå målet om eit meir bærekraftig transportsystem og den vil bli nytta som eit kunnskapsgrunnlag for kommuneplanen sin arealdel og vidare planarbeid i kommunen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Dette tiltaket vil i stor grad ivareta alle satsingsområda.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

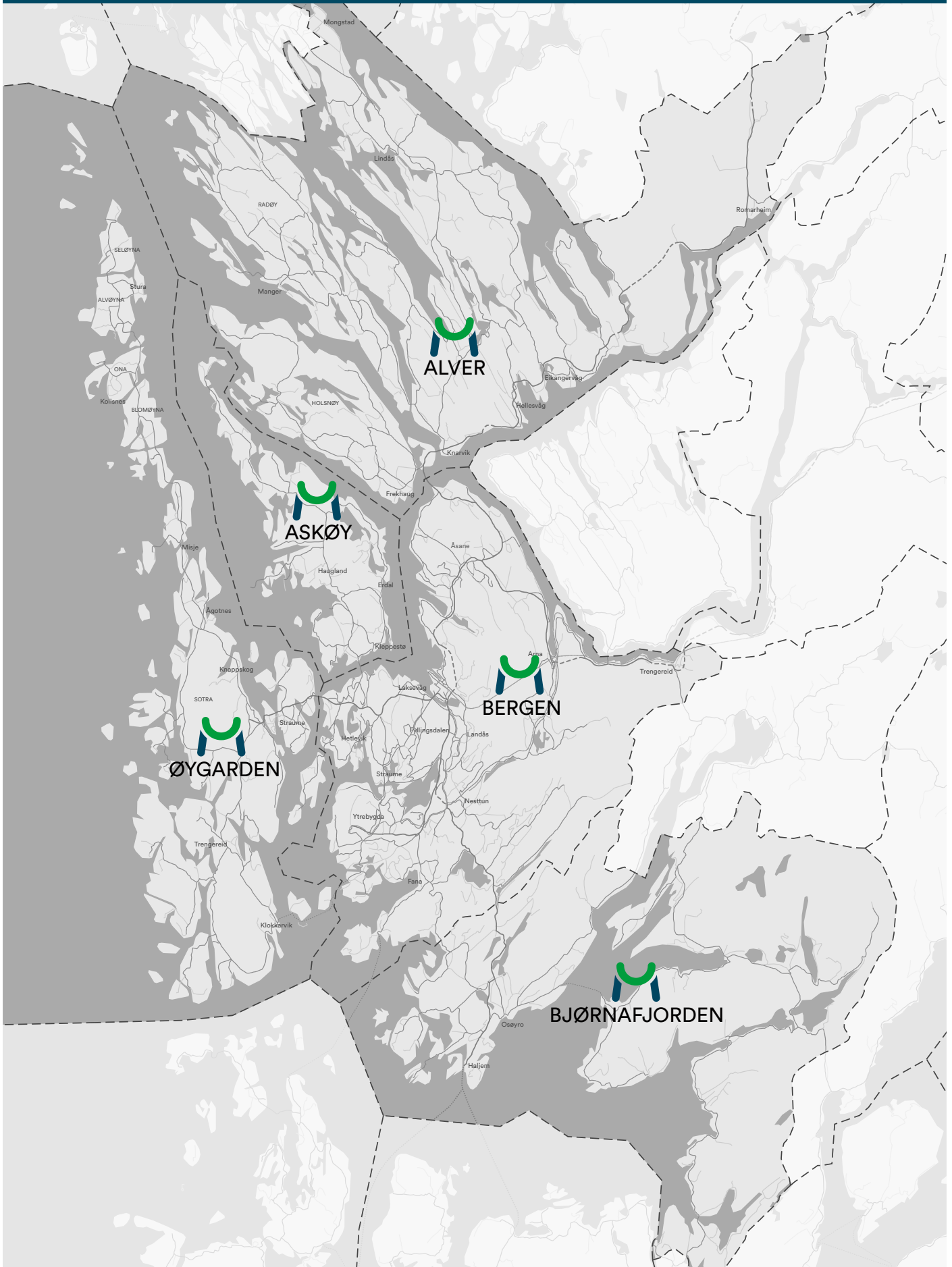
Det er innhenta erfaringstal for tilsvarende arbeid i Bergen kommune, og me legg til grunn ein litt enklare modell.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
	800	400		

Hele avtaleområdet





Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Belønningsmidlar til drift av kollektivtransporten går til auka ruteproduksjon, ved styrking og utvikling av tilbodet i det samla kollektivnettet. Tiltaka bidreg til fleire kollektive reisemoglegheiter, og grunnlag for at fleire vel kollektivtransport framfor personbiltransport.

Primærkriterier

Belønningsmidlar til drift gjer det mogleg å auke tilbodet der flest reiser. Høg frekvens i linjenettet gjer at vi oppnår ønska nettverkseffekt. Frekvente linjer i eit samla kollektivnett gjer det enklare å reise kollektivt, og reduserer ventetid og såleis reisetid. Nettverkseffekten gir fleire reisemoglegheiter ved å kunne reise på tvers av linjer og driftsartar i linjenettet.

Støttekriterier

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere utslepp, støy og forureining frå vegtransporten. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutsleppsteknologi.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kollektivtransport er trekt fram som eit heilt sentralt verkemiddel for å nå nullvekstmålet både i regional areal- og transportplan for Bergensområdet og i Regional transportplan for Vestland.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikkje relevant.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Kostnader i 2023 er knytt til drift av tidlegare iverksette tiltak, inklusive heilårsverknad av tiltak i 2022. I tillegg ligg det midlar til mindre tiltak i samband med årleg ruteendring. Kostnader 2024-2026 er vidareføring av tiltak, pluss midlar til årlege ruteendringar. Nye tiltak er under planlegging, men p.t. er omfang og tidspunkt usikkert, samt at det krev budsjettmessig forankring. Spørsmål om mva er ikkje relevant i denne potten.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
266 000	283 700	288 900	294 000	299 100



Drift av sekretariatet i Miljøløftet

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sekretariat og kommunikasjon

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Sekretariatet



Måloppnåelse

Omtale og formål

Daglig drift av Miljøløftets sekretariat. I oppgavene inngår blant annet:

- Tilrettelegging, saksforberedelse og oppfølging av møter i Miljøløftets fora
- Intern og ekstern kommunikasjon
- Rullering av handlingsprogram
- Utarbeidelse av årsmelding
- Økonomioppfølging av Miljøløftets portefølje

Primærkriterier

Drift av sekretariatet bidrar til at prosjekter med god måloppnåelse kan bli initiert, komme inn i handlingsprogrammet og bli realisert. Kommunikasjonsarbeidet i sekretariatet bidrar til endring av holdninger og handlinger for å kunne oppfylle nullvekstmålet.

Støttekriterier

Drift av sekretariatet bidrar til at prosjekter med god måloppnåelse kan bli initiert, komme inn i handlingsprogrammet og bli realisert. Kommunikasjonsarbeidet i sekretariatet bidrar til endring av holdninger og handlinger for å kunne oppfylle nullvekstmålet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Direkte forankret gjennom å bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sekretariatets arbeid søker å ivare ta alle tiltaksområder i Miljøløftet.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Ca. 5 av 8,6 millioner går til å drifte sekretariatet (4 årsverk), inkludert tilrettelegging av møter for Styringsgruppen, Prioriteringsrådet og Samordningsfunksjonen, og eventuelt gjennomføring av seminarer og fagdager. Ca. 3,6 millioner går til kommunikasjonsarbeidet, både intern og ekstern.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
8 600	8 800	8 800	8 800	8 800

Kommunikasjon: Få passasjerer tilbake til kollektivtrafikken

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Sekretariatet



Måloppnåelse

Omtale og formål

Som et resultat av koronapandemien, har flere endret reisevaner, og det er færre som reiser kollektivt. Trenden har ikke snudd de periodene samfunnet har gjenåpnet. Miljøløftets sekretariat ønsker et tettere samarbeid med partene i Miljøløftet for å bidra til endret adferd, slik at flere velger kollektiv igjen.

Primærkriterier

Bruke kommunikasjon til holdningsendrende arbeid, flytte reiser fra personbil til kollektiv.

Støttekriterier

Ikke aktuelt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med nullvekstmålet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Supplerer sekretariatets kommunikasjonsarbeid.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Det kan være hensiktsmessig å benytte sekretariatets rammeavtale med Haltenbanken som utgangspunkt til dette arbeidet.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler, Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
	1 000	1 000	1 000	1 000

Reduserte billettpriser kollektivtransport

Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Midlane er tildelt gjennom bompengeforliket (2019) til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Fylkestinget fatta våren 2020 vedtak om at midlane skal nyttast til å redusere prisen på periodekort i avtaleområdet (sone 1).

Primærkriterier

Låge takstar kan gjere kollektivtransport til ei meir attraktiv reiseform.

Støttekriterier

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere utslepp, støy og forureining frå vegtransporten. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutsleppsteknologi.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikkje relevant.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikkje relevant.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Nei

Kostnadsvurdering

Pr. 31.12.2021 er det 52MNOK i ubenyttede midler (satt av på fond). Spørsmål om mva er ikkje relevant i denne potten.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler regjeringens bompeng

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
52 000	54 500	54 500	54 500	54 500

Reisevaneundersøkelsen (RVU)

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Kollektiv, Analyse

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Sekretariatet



Måloppnåelse

Omtale og formål

Reisevaneundersøkelsen (RVU) er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og blir blant annet brukt i arbeidet med stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP) og regional areal- og transportplanlegging. Opinion AS er leverandøren som gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Resultatene fra RVU presenteres i Miljøløftets årsmelding, og viser blant annet turproduksjon per person, transportmiddelfordeling og beregning av transportarbeid.

Primærkriterier

RVU bidrar til å følge opp måloppnåelsen i byvekstavtalen.

Støttekriterier

RVU bidrar til å følge opp måloppnåelsen i byvekstavtalen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Beregningen av behovet for midler baserer seg på regnskapstall 2021, som var første hele året der resultater fra hele avtaleområdet var representativt.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
1 200	1 500	1 500	1 500	1 500



Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel: Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

Midlene skal bidra til å holde fylkesvegnettet tjenlig, trygt og effektivt. Midlene går til tyngre vedlikehold som ikke kan finansieres over vanlige driftsbudsjett. Tiltakene skal ikke porteføljestyres.

Typiske tiltak:

- nedslitte fortau oppgraderes
- rekkverk oppgraderes/etableres
- setningsskader, skrenter renskes
- håndtering av overflatevann
- forbedring/utbytting av murer/bruer som står i fare for å rase ut/er i prekær dårlig forfatning langs gangveg, kollektivtraseer (opprettholde fremkommelighet)

Primærkriterier

Tiltakene som utføres skal sikre et åpent og trygt vegnett. De er dermed en grunnleggende forutsetning for måloppnåelse for alle andre tiltak. Tiltakene som utføres skal inneha kvaliteter som innehar element som bedrer/ oppgraderer forholdene for myke trafikanter, bidrar til økt trafikksikkerhet eller bedrer fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Støttekriterier

Åpent og sikkert vegnett.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Reforhandlet byvekstavtale (2019 – 2029)[...] Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak til driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

Vedtak fylkestinget 16.06.21: 4. Fylkestinget viser til at det er eit stort etterslep når det gjeld vedlikehald av fylkesvegnettet og sluttar seg til at potten Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter vert auka til 50 mill. (2021-kr) årleg. Midlane skal kunne nyttast i heile avtaleområdet. Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert samlet for potten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
31 900	52 800	52 800	52 800	52 800

Trygg sykkelparkering

Satsingsområde: Gange og sykkel

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Hele avtaleområdet

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune



Måloppnåelse

Omtale og formål

I 2022 skal fylkeskommunen, saman med kommunane, utgreie behov, plassering, løysingar, drift og anskaffing av trygg sykkelparkering. Det er behov for å sette av midlar for å etablere sykkel-parkeringa i 2023. Ved å etablere trygg sykkelparkering for fleire, kan vi bidra til å få fleire til å sykle. Trygg sykkelparkering på fleire målpunkt kan bidra til at fleire bruker sykkel til sine daglege gjeremål. For å sikre at parkeringa opplevast som ein trygg plass å sette frå seg sykklar er det tenkt å etablere sykkelparkeringsboksar, der ein låser inn sykkelen. Dimmensjonering, utforming og funksjonalitet skal tilpassast stadlege forhold og kommunens ynskjer.

Primærkriterier

Mangel på trygg sykkelparkering kan vere ei barriere for mange for å velje å sykle. Trygg sykkel-parkering på fleire målpunkt bidreg til at fleire vil nytte sykkelen på sine daglege gjeremål. Sykkelparkeringsboksar er ganske arealkrevjande samanlikna med sykkelparkering i gate, då slike bokar tek like tor plass uavhengig av talet på sykklar som er parkert til ei kvar tid. Fordelen med sykkelparkering ein kan låse er at det er langt tryggare. Samanlikna med bilparkering er det også meir arealeffektivt. Kva som er riktig løysing for trygg sykkelparkering vil variere for ulike område. Til tross for ein relativ arealkrevjande parkering vil det kunne bidra til måloppnåing med å få fleire til å sykle, og dermed frigjere vegkapasitet.

Støttekriterier

Ved å etablere trygge sykkelparkeringar vil fleire kunne velje sykkel føre bilen, noko som bidreg til både reduserte klimagassutslepp, mindre kø, luftforureining og støy.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I RATP for Bergensområdet står det at "Alle innfartsparkeringsområde bør leggje til rette for rikeleg med kapasitet for sykkelparkering, for å stimulere til at fleire nyttar sykkel i kombinasjon med kollektivtransporten." Sykkelparkering vil også vere tema i komande sykkelstrategiar i kommunane. Bergen kommune har som mål i sin sykkelstrategi at det skal vere god tilgang på sykkelparkering. Sykkelparkering bør etablerast på kommunal eller fylkeskommunal grunn for å sikre framdrifta i prosjektet.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Dette avhenger av plassering av sykkelparkering som skal utgreiast vidare i 2022. Trygg sykkel-parkering kan bidra til at fleire vel sykkel i kombinasjon med kollektiv, noko som kan føre til mindre press på innfartsparkeringar.



Disponible midler

Et tallene inkludert mva?

Ja

Kostnadsvurdering

I 2023 setter vi opp 250 000 kr kvar i Stat post 66 belønningssmidler avtalekommuner for Askøy, Alver, Øygarden og Bjørnafjorden, og 500 000 kr for Bergen kommune. Vi har ikkje tilgjengelege tal per no på kor mykje prosjektet vil koste, men reknar om lag 250 000 kr per sykkelparkeringsboks. Dersom utgreiinga viser andre kostnader vil dette beløpet kunne bli justert i tråd med kva utgreiinga konkluderer med. Eit sentralt spørsmål som må avklarast er mellom anna om ein skal kjøpe eller leige bokser.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningssmidler avtalekommuner

Løyving 2022	2023	2024	2025	2026
	1 500			