

# Prosjektportfolio 2021



SAMMEN  
OM



Miljøløftet

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



Innholdsfortegnelse 1 / 3

Contents

<b>EKSISTERENDE PROSJEKTER</b>	<b>5</b>
<b>Bergen</b>	<b>6</b>
E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	7
E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 3, Nesttun–Fjøsanger	10
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5 Minde Allé–Fabrikkgaten.	13
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum	16
E39 Sykkelstamveg delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten	19
E39, Fv556 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 4, sammenkobl. Fjøsangerkrysset	22
E39, Fv577 Sykkelstamveg delstrekning 6, Bradbenken–Sandvikstorget	25
E39, Fv577 Sykkelstamveg delstrekning 6, Sandvikstorget–Glassknag	28
E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstrekning 1 Skeie–Rådal	31
Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis	34
Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg	39
Fv5348 Haugeveien, Nordnesbakken–Margarethastredet (Nordnes II)	44
Fv5358 Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv	47
Fv540 Allestadvegen-Skarphaugen sykkel	50
N/A Bysykkelordning	53
N/A Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	56
N/A Gangveier til kollektivtraseer	59
Rv555, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	62
E16, Fv585 Olav Kyrres gate	65
Fv5202 Vadmyra endeholdeplass	68
Fv558 Trolleybuslinje til Laksevåg	71
Fv582/Fv585 Endepunkt Trolley	74
N/A Bybanen til Fyllingsdalen, byggetrinn 4	77
N/A Oppgradering signalanlegg og ASP	80
N/A Planlegging Bybanen byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	83
N/A Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	86
<b>Alver</b>	<b>89</b>
Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune	90
Fv5476 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås)	93
Kv1023, Kv1056 Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S-veg, fortau og turveger	96
N/A Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.	99
<b>Askøy</b>	<b>102</b>
Fv5254 Kleppevegen ved Myrane	103
Kv1158 Kvernhusdalen	106



## Innholdsfortegnelse 2 / 3

<b>Øygarden</b>	<b>109</b>
Fv561 Ågotnes Miljøgate	110
Kv1136 Sentrumsgate Grønmyrsvegen	113
Kv1146 Kulvert Idrettsvegen	116
Fv209 Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen	119
<b>Annet</b>	<b>122</b>
Ikkje relevant Drift av kollektiv (Skyss)	123
<b>NYE PROSJEKTER</b>	<b>126</b>
<b>Bergen</b>	<b>127</b>
E39 Sykkelstamveg Bergen, sammenbinding av del 1 og 2.	128
Fv267 Eidsvågvegen, Eidsvågskogen–Eidsvåg	131
Fv5028 Kjølkelvikvegen samanhengande gang og sykkeltilbod	134
Fv5190 Apeltunvegen Skjoldskiftet–Iglevatnet	137
Fv5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole	140
Fv5324 Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspu	143
Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	146
Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle	149
Fv582/Kv5312 Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg	153
Fv585 Gateopprusting Kong Oscarsgate (Nygaten Stadsporten)	156
Fv585 Straksløsning for sykkel på strekningen Christies gate–Bradbenken	159
Fv585/Fv5324 Nattlandsveien Nord, Wiers–Jenssens vei–Hagerups vei	162
Fv587 Søylen Sundsbrua	165
Kv4324/Kv5316/Kv5322/Kv5734 Birkeveien m/fl, avlastning av Nattlandsveien. Bygging	169
Kv4324/Kv5316/Kv5322/Kv5734 Birkeveien m/fl, avlastning av Nattlandsveien. Forprosjekt/prosjektering	172
Kv4625/Kv4653 Klaus Hansens vei m/fl.	175
Kv4625/Kv4653 Klaus Hansens vei m/fl. Forprosjekt + prosjektering	178
N/A Oppfølging av gåstrategi	181
N/A Oppfølging av sykkelstrategi	184
E16 Kollektivtiltak Foreningsgaten	187
E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien	190
Fv5170 Sandslivegen kollektivfelt	193
Fv5174 Kokstadvegen kollektivfelt og g/s-tiltak	196
Fv5322 Holdeplasser ved Sletten senter bybanestopp	199
Fv540/Fv5358 Sikthaugen kollektivknutepunkt	202
N/A Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	205
N/A Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd	209



### Innholdsfortegnelse 3 / 3

<b>Alver</b>	<b>212</b>
N/A Alver kommune, belønningsmidler til strategiplan, prosjektutredninger, sykkelpakke og trafikksikringstiltak	213
<b>Bjørnafjorden</b>	<b>217</b>
E39 Søfteland - ny veglinje og GS-løysingar for E39, "Byvegen"	218
Fv5150 Fotgjengarovergang på Særvoll	222
Fv5150 Lepsøyvegen (Trolldalen) - trygg GS-løysing etter differensiert standard	225
Fv5158 GS-løysing langs bilveg samt GS-bru over Pøyla	228
Fv552 Detaljprosjektering av utkraging av Sentrumsbrua (Osøyro bru)	231
Fv552 GS-løysing som del av utbetningsentreprisa for Hatvikvegen	234
Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen	237
Kv1128 GS-løysing langs Nilsavegen (del av Nilsavegen–Lepsøyvegen/Trolldalen)	240
N/A GS-løysing mellom Lidarosgardane og Lyseparken	243
N/A Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken	246
Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro	249
Fv552 Venteskur m/ toalett - Hatvik ferjekai	252
Fv552/E39/Fv5150/Fv5152/Fv5154/Fv583 Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro	255
N/A Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB	258
N/A Forstudie – produksjons- og distribusjonssenter for hydrogen	261
Fv552 Berekraftig og attraktivt Osøyro	264
Fv552 GS-løysingar på Osøyro - del av knutepunkts-/sentrumsutvikling	267
<b>Øygarden</b>	<b>270</b>
N/A Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret	271
N/A Prosjekt "sykkelparkering" i regionsenteret	274



# Eksisterende prosjekter

# Bergen



## E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering 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

Parsellen går fra Apeltunvannet ved Lagunen til Skjoldskiftet ved Nesttun og vil binde sammen bydels-sentrene 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 Rådal bydels-senter 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	212353	66300	20500	10000	71000	44553	0	0	0
Kroneverdi	2021	2020	2021	2021	2021	2021	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Byggherreoverslag skal utarbeides på byggeplan.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

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 flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Nødvendig plangrunnlag ferdig.

## Status grunnverv flervalg

Arbeid pågår, Eksproprieringssak pågår

## Status grunnverv utdyping

Ekspropriering pågår.

## Forberedende arbeider flervalg

Byggeplan pågår

## Forberedende arbeider utdyping

Byggestart 2022.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2017	31.12.2021	01.01.2022	31.12.2024	31.12.2024

### Utdyping

*Ikke aktuelt.*

## E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 3, Nesttun–Fjøsanger

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 går fra Nesttun til Fjøsanger 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. Sikring av gang/sykkelveg med mange syklister i stor fart som ved dette tiltaket får eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transport-syklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Paradis og Midtun skole samt Hop oppveksttun ligger langs strekningen.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre folkehelsen og bymiljø, økt sykkel- og gangandel, hjertesonetiltak, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet samt komplementere kollektivtransport.

#### Støttekriterier

Redusere personbiltrafikken som vil gi reduksjon i luftforurensning og CO<sub>2</sub>-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, 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. 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 trafikksikkert 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 trafikksikkerheten for øvrig trafikk.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	327400	0	0	0	4000	12000	60000	251400	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

## Kostnadsvurdering

### Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Det ble gjennomført anslag høsten 2019 basert på foreliggende planforslag. Kostnader for innløsning/erstatning til Paradisbukten båthavn (44 enheter) er ikke inkludert. Det samme gjelder en mindre andel støytiltak.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

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 stor nytte av prosjektet, størst dersom hele strekning fra Flesland til sentrum bygges ut.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

Planforslaget ble oversendt i oktober 2020 til 1. gangs behandling i Bergen kommune.

### Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnverv utdyping

Ikke avklart.

### Forberedende arbeider flervalg

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke aktuelt.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2014	31.12.2022	01.01.2023	31.12.2024	01.01.2025	31.12.2026	01.06.2027

### Utdyping

*Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan.*



## E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5 Minde Allé–Fabrikkgaten.

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 følger traseen til gamle Vossebanen fra sør for Minde Allé til litt sør for Fabrikkgaten og vil binde sammen sykkstamvegen nord og sør for området med en kulvert under Minde Allé. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Lengde ca. 1 km og asfaltert bredde 6,5m.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet samt økt trafiksikkerhet. Prosjektet vil gi sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet gjennom utbyggingsområdet Mindemyren. Strekningen inngår som en viktig del av ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen, og vil binde sammen Mindemyren med Bergen sentrum. Tiltaket vil separere 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 prioritert fortetningsområder sammen med sykkel.
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådal bydelscenter 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 5 er samfunnsnyttene beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	103519	80969	22550	0	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	0	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Ikke relevant.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

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 flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Nødvendig plangrunnlag ferdig.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke relevant.

## Forberedende arbeider flervalg

Byggesak godkjent

## Forberedende arbeider utdyping

Bygging pågår.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2019	31.12.2019	01.01.2020	30.09.2022	30.09.2022

### Utdyping

Bygges av Bybanen.

## E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus, Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

**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 sykehusområdet, 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 trafiksikkerhet. 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 ryggraden i 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 fortettingsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådal 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 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 5 er samfunnsnyttene beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17.*



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	947385	451000	238140	200000	58245	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

*Reguleringsplan*

## Kostnadsvurdering utdyping

*Ikke relevant.*

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

*Nei*

## Finansieringskilde(r)

*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 flervalg

*Reguleringsplan vedtatt*

## Planstatus utdyping

*Ikke relevant.*

## Status grunnerverv flervalg

*Ikke avklart*

## Status grunnerverv utdyping

*Ikke avklart.*

## Forberedende arbeider flervalg

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke avklart.*



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Bygges av Bybanen.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen hovedsykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Lengde blir ca. 400 m langs gamle Fjøsangervegen.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet. Prosjektet vil få etablert en sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet frem til krysningspunktet og over Fjøsangervegn (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. Det underbygger Miljøløftets hovedmål om at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet skal gi økt trafiksikkerhet, øke andel på sykkel og gange og tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra Bergen og Mindemyren. Videre skal det komplementere kollektivtransport.

#### Støttekriterier

Redusere personbiltrafikken som vil gi reduksjon i luftforurensning og CO<sub>2</sub>-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi. 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	70000	0	0	0	7000	43000	20000	0	0
Kroneverdi	2020	0	0	0	2020	2020	2020	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

## 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.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

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 flervalg

Reguleringsplan pågår

## Planstatus utdyping

Planarbeidet startes opp våren 2020.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke avklart.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.





## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2014	31.12.2018	01.01.2021	31.12.2022	01.01.2023	31.05.2024	01.06.2024	31.12.2025	31.12.2025

### Utdyping

*Usikkert når det vil forligge en vedtatt reguleringsplan.*

## E39, Fv556 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 4, sammenkobl. Fjøsangerkrysset

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Fana

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen binder sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda med sykkeltilbudet fra sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg. Tiltaket består i oppgradering av dagens delvis manglende tilbud til 3,5/4,0m sykkelveg med 2,5m fortau 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

Gi en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående videre nordover Bergensdalen til Kristianborg.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre folkehelse, og bedre bymiljø. Økt sykkel og gangandel, bedre trafiksikkerhet 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 på vegnettet.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, 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 den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport. Prosjektet bidrar til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Planen 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 broløsningen er beregnet til -0,26. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17 med denne løsningen.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	300000	0	0	0	0	11000	50000	239000	0
Kroneverdi	2020	0	0	0	0	2020	2020	2020	0
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Reguleringsplanarbeidet er i startfasen og løsningen er ikke fastlagt. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

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 flervalg

Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

Planarbeidet er i startfasen. Det skal i løpet av vår/sommer 2021 gjennomføres en sliingsprosess og forprosjekt for anbefalte løsninger.

### Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnerverv utdyping

Ikke avklart.

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke relevant.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2019	31.12.2023	01.01.2024	31.12.2025	01.01.2026	31.12.2027	31.12.2027

### Utdyping

*Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan.*

## E39, Fv577 Sykkelstamveg delstrekning 6, Bradbenken–Sandvikstorget

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 Bradbenken til Sandvikstorget og binder sammen hovedsykkeltilbudet for E39 gjennom Bergen sentrum. Prosjektet vil gi et sammenhengende sykkeltilbud inn mot Bergen sentrum nord. Løsningen er redusert til å kun omfatte sykkel, som følge av vedtak i AKG sak 22/20 6. mars 2020.

### Formålet med prosjektet

Prosjektet vil gi et vesentlig forbedret tilbud til svært mange syklende, og er derfor vurdert til å ha høy måloppnåelse.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Komplementere kollektivtransport. Bedre trafiksikkerhet. Tiltaket gir et oppgradert tilbud for syklende og gir denne transportgruppen et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til denne transportformen.

#### Støttekriterier

Tiltaket vil redusere køer og luftforurensning, gi økt trygghetsfølelse for syklister og gående, bedre folkehelsen og tiltrekke nye syklister.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnende målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

## 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.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for syklende, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til denne transportformen. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. En foreløpig vurdering tilsier høy nytte basert på forventet økt trafikkmengde syklende og økt trafikksikkerhet/trygghetsfølelse. Det vurderes om det skal gjøres en egen kost/nytte-vurdering.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	68675	18000	16400	10000	23875	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2020	2021	2021	2021	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Overslag på forprosjekt. Det må lages byggherreoverslag før utlysning.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

Byggeplan for tilstøtende prosjekt ved Gjensidige er klar for utlysning. Det vil ikke være hensiktsmessig å slå disse prosjektene sammen da, det vil forsinke byggestart for Gjensidige krysset vesentlig.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Oppstart omprosjektering og bygging.

### Status grunnverv flervalg

Avklart

### Status grunnverv utdyping

Ikke behov for grunnverv.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

### Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2021	31.12.2021	01.01.2022	31.12.2022	01.07.2023

### Utdyping

*Ikke relevant.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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 hovedsykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger langs fylkesveg, 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 reperbanen (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).

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Komplementere kollektivtransport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Øke trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnende målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.



## 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.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket 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. En foreløpig vurdering tilsier høy nytte basert på forventet økt trafikkmengde syklende og økt trafikksikkerhet – trygghetsfølelse. Det vurderes om det skal gjøres en egen kost/nytte vurdering.

## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	71800	56000	14752	1048	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Byggherreoverslag, Annet*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Ikke relevant.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Nei*

**Finansieringskilde(r)** *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

**Prosjektet som del av helhet** *Tiltaket inngår som del av sykkelstamvegen, delstrekningene 6-8.*

## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg** *Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan*

**Planstatus utdyping** *Ikke behov for reguleringsplan.*

**Status grunnerverv flervalg** *Arbeid pågår*

**Status grunnerverv utdyping** *Vestland fylkeskommune gjennomfører grunnerverv.*

**Forberedende arbeider flervalg** *Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår*

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke relevant.*

## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2017	31.07.2021	01.08.2022	31.12.2023	31.12.2023

## Utdyping

*Ikke relevant.*

## E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstrekning 1 Skeie–Rådal

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 Rådal/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelssenteret Rådal/Lagunen samt mot Fv546 Fanavegen. Det skal sikres planskilt kryssing for gående og syklende over Rv580/E39 Flyplassvegen, Fv172 Grimseidvegen og Fv546 Fanavegen. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Det skal bygges sykkelveg med fortau, lengde ca. 1,7 km 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 trafiksikkerhet. Tiltaket skal trafiksikre 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 prioriterte fortettingsområder sammen med sykkel
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådal 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 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 1 er samfunnsnyttens beregnet til 0,11. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttens beregnet til 11,17.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	253287	0	0	0	20000	100000	90000	43287	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

## Kostnadsvurdering utdyping

Grovt overslag. Anslag vil bli utført.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

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 flervalg

Reguleringsplan pågår

## Planstatus utdyping

Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke avklart.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke avklart.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2021	31.12.2022	01.01.2023	31.12.2023	01.01.2024	31.12.2025	01.01.2026

### Utdyping

UTB har spilt inn hele årstall. Datoene er fylt ut for å tilpasse skjemaet.

## Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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

Som ledd i den fortettende utbyggingen av området skal eksisterende infrastruktur justeres og utvides slik at det kan legges til rette for gode og trafiksikre 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 bybanesporet. (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/m<sup>2</sup> 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 sykklende, 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 utbyggingsav-

taler, 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 prosjektperioden 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 trafikksikre 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 fortettingsområder 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 fortettingsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/ utviklingen av området, slik rekkefølgestemmelsene 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 fortettingsområde/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 etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående, sykklende 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 offentliges 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

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	185000	93200	0	78000	13800				38700
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	2021				2021
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja

## Kostnadsvurdering

*Byggherreoverslag, Annet*



**Kostnadsvurdering utdyping**

Med utgangspunkt i kostnadsanslaget fra 2014 var strekningen som nå er startet opp anslått til i underkant av 140 mill. (inkl. mva). Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag viser at hele strekningen har en kostnad på kr. 180 mill (inkl. mva). 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 grunnverv og grunnforhold samt kompleksitet ved å bygge nært andre pågående byggeaktiviteter. I 2020 ble kostnaden for dette byggetrinnet fastlagt til 180 mill -2020 kr. I kostnaden inngår kostnader for ny bro over Nesttunvegen og bybanesporet. Det er knyttet usikkerhet til kostnadene til denne brua som lyses ut i samspillskontrakt våren 2021. I tallet for tidligere løyving lengre oppe i prosjektarket inngår fylkeskommunal finansiering over Bergensprogrammet/ Miljøløftet tom. 2020 og anleggsbidraget fra private utbyggere.

- Fylkesvegmidler 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.
- Utbyggingsavtaler. 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.

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

**Finansieringskilde(r)**

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

**Prosjektet som del av helhet**

Prosjektet kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder:

- Gange og sykkel
- Trafikksikkerhet
- Kollektiv



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt, Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

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.

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant.

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

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.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

Tiltaket er lyst ut og anleggsarbeidene startet opp februar 2021. Ferdigstillelse etter kontrakt er november 2022, sluttoppgjør må påregnes i 2023.

## Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 fem holdeplasser for buss med busslommer og leskur (utbedringsstandard, 54 meter)
- 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. Strekningen 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 trafikkeres av myke trafikanter og det er registrert flere ulykker på strekningen. Dagens veg er smal, benyttes av gående, syklende og kjørende, herunder kollektivtrafikk. Vegen trafikkeres av rutetrafikk og skolebusser med flere stopp på strekningen 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 strekningen. Kollektivtrafikken har spesielle utfordringer med utforming 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 syklene som gir bedre fremkommelighet. En realisering av tiltaket vil bidra til økt trafiksikkerhet, 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 syklistene. Prosjektet har lang formell historikk og i tillegg lang forankring i Bergensprogrammet og

nå i Miljøløftet, gjennom forprosjekt der 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 totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre fremkommelighet
- styrke gange og sykkel som transportmiddel i Bergen vest
- gi et trafikksikkert 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 trafikksikkerhet 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 nye 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.
- Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker.
- Strekningen inngår i Sykkelstrategi for Bergen.
- Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019, innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.
- Tiltaket er en del av definert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

## 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 kjøretørfikk.

## 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	112750	7600	0	20500	35875	35750	13025		
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021		2021	2021	2021	2021		
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

## Reguleringsplan

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Fylkeskommunen finansierer prosjektering og grunnerverv i tiltaket over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet. Etter pålegg om arkeologiske utgravinger for frigivelse av steinalderboplasser har Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen inngått avtale med universitetsmuseet. Sluttrapport for disse arbeidene ferdigstilles i 2020 og er finansiert over Miljøløftet. 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 er tiltaket nå estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 110 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres. Når prosjektet får tilgang til nødvendig grunn etter ekspropriasjon, ref. utdyping grunnerverv, vil det foretas grunnboringer. Resultatet av dette vil kunne påvirke estimert total kostnad i prosjektet.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Fylkeskommunale midler</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Ikke relevant.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt ferdig</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<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>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Eksproprieringssak pågår</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Varsel om ekspropriasjon er sendt ut på gjenstående parter. Fylket dekker grunnerverv utenom Miljøløftet. Dette er tatt hensyn til i tallgrunnlaget i Miljøløftet.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Detaljprosjektering ferdig</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket er prosjektert. Nødvendige arkeologiske utgravinger er utført. Kvalitetssikring av konkurransegrunnlag pågår. Tiltaket er klart for utlysning ved tilsagn om finansiering.”</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

Tiltaket i Håkonshellaveien ble ikke spilt inn til RNB, men kan lyses ut høsten 2021 ved tilsagn om finansiering over Statsbudsjettet for 2022. Per tid vurderes tentativ fremdrift å kunne være i tråd med periodiseringen av midler som vist over.

## Fv5348 Haugeveien, Nordnesbakken–Margarethastredet (Nordnes II)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet skal etablere et sammenhengende sykkel-felt Haugeveien, Nordnesbakken–Margretastredet til Klosteret (Nordnes II). Graveklubben etablerer tiltaket i forbindelse med etablering av bossnett og utskifting av gammel infrastruktur i grunnen i området.

### Formålet med prosjektet

Etablere tilbud for syklende på en strekning som er en del av sykkelnettet der det ikke har vært eget tilbud til syklende før.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Konkurransen til sykkel som reisealternativ styrkes.
- Øke framkommelighet for syklende.
- Trafikksikkerheten økes ved at syklende får eget areal og dermed reduserer konflikter med gående på fortauet.
- Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelse, tiltrekke nye syklister, økt trafikksikkerhet.

#### Støttekriterier

Prosjektet øker attraktiviteten til sykkel framfor bil. Dette legger til rette for reduserte CO2-utslipp og lokale miljøproblemer ved bilkjøring som støy og svevestøv.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Strekningen er en del av sykkelnettet i Sykkelstrategi for Bergen, og ligger inne som utbyggingsfase 1.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket bidrar til bedre forhold for gående på strekningen.



### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



### Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	43050	5648	14252	2000	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Konsulentrapport

#### Kostnadsvurdering utdyping

Fremdriften i prosjektet tilsier at det vil slutføres i 2021. Hovedtyngden av midler avsatt i 2022 i hp 2021-2024 vil medgå i 2021, jamf. tidligere økonomirapportering da det er redegjort for en underdekning i budsjett på 15,148 mill kr som ikke var løyvd opp i 2020. Det estimeres et behov for 2 mill. kr. i 2022. (I prosjektarket legges løyving for 2021 fast men må justeres i forbindelse med rapportering/budsjettjustering i løpet av året). Tiltaket vurderes å være i tråd med tidligere fastsatt totalkostnad.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde(r) Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet Tiltaket etableres samtidig med utskiftning av annen infrastruktur i grunnen og etablering av bossnett.



### Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping Ikke relevant.

Status grunnerverv flervalg Avklart

Status grunnerverv utdyping Ikke relevant.

Forberedende arbeider flervalg Detaljprosjektering ferdig, Byggesak godkjent

Forberedende arbeider utdyping Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Tiltaket ferdigstilles i 2021, regnskapsmessig avslutning i 2022.*

# Fv5358 Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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

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

## Formålet med prosjektet

Fylkesveg 5358 Fyllingsveien fra Carl Konows gate til Gabriel Tischendorfs vei er en viktig gangakse og forbindelse på Damsgård. Fyllingsveien fremstår i dag som en trafikkfarlig strekning uten tilbud for gående og syklende. Strekningen er skolevei til Damsgård skole, og flere av boligene langs veien har direkte gangadkomster uten sikt rett ut i trafikkert veg. Strekningen oppleves i dag som svært utrygg å ferdes langs for gående og syklende og det er et stor behov for å bedre tilbudet. I forbindelse med sykkelvegen som skal bygges i Carl Konows gate, skal det derfor gjennomføres en oppgradering av Fyllingsveien for å bedre forholdene for gående og kollektivtrafikken, samt øke trafiksikkerheten.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Tiltaket styrker konkurransevne for gående og syklende trafikanter.

### Støttekriterier

Tiltaket vil redusere kødannelse og bidra til mindre luftforurensing som følge av manglende fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Vegstrekningen ligger for det meste på definert sykkelnett for Bergen, og deler av strekningen er definert som offentlig utbyggingsfase 1.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket har effekt både for gående, syklende, kollektivtrafikken og for trafiksikkerhet.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket reduserer kø, gir økt fremkommelighet for alle trafikantgrupper og vurderes å ha positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men dette er vanskelig å tallfeste.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	44929	28923	15606	400	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet holder på estimert totalkostnad. I 2022 estimeres et behov for sluttløyving på 0,4 mill. Tiltaket har langsommere kostnadspådrag enn intensjonen i handlingsprogram 2020-2023. Dette vil i tråd med tidligere rapportering om en generell forsinket fremdrift i kontrakten påvirke periodiseringen av midler frem mot sluttoppgjør. Mindreforbruk fra 2020 blir overført til 2021. Det innebærer at tilgjengelige midler blir større enn de oppførte 15,6 mill. fra handlingsprogram 2021-2024.

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

**Finansieringskilde(r)** Fylkeskommunale midler

**Prosjektet som del av helhet** Tiltaket inngår i samme entreprise som det statlige tiltaket Gyldenpriskrysset og Carl Konowsgate og det fylkeskommunale tiltaket Endeholdeplass Trolley.



## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg** Reguleringsplan vedtatt

**Planstatus utdyping** Ikke relevant.

**Status grunnerverv flervalg** Avklart

**Status grunnerverv utdyping** Ikke relevant.

**Forberedende arbeider flervalg** Detaljprosjektering ferdig

**Forberedende arbeider utdyping** Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

Anlegget er i full drift og vil etter planen stå ferdig i 2021. Det foreligger noe risiko ved utfordrende grunnforhold på strekningen. Etter planen ferdigstilles støykontrakt og sluttoppgjør i 2022.

## Fv540 Allestadvegen-Skarphaugen sykkel

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**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

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen er det etablert nytt kollektivfelt og sammenhengende sykkelveg med fortau. Dette åpnet i 2017. Kollektivfeltet er videreført i retning Oasen. Det var i planen forutsatt ny gang- og sykkelveg parallelt med kollektivfeltet, men sykkelveg fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen samt utbedring av rundkjøring ble satt på vent i påvente av endelig trase for Bybane i Fyllingsdalen. Reguleringsplan for Bybanen er vedtatt, og arbeidet med gange-/sykkelveg kan fullføres. Realisering av tiltaket er koordinert med pågående arbeider i regi av Bybanen utbygging. Prosjektet er ventet å være fysisk i gang høsten 2021.

### Formålet med prosjektet

Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området og sørge for realisering av en missing link slik at det blir et sammenhengende tilbud for myke trafikanter.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Konkurransen til gange og sykkel som reisealternativer blir styrket.
- Tiltaket gir bedre fremkommelighet for myke trafikanter.
- Trafiksikkerheten blir bedret med et mer oversiktlig og moderne veinett.
- Det helhetlige bildet av kollektivsystemet i Fyllingsdalen vil bli bedre og gi enklere fremkommelighet til den nye traséen til bybanen i Fyllingsdalen.

#### Støttekriterier

Prosjektet bidrar til å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp ved å gjøre det mer attraktivt for beboere i Fyllingsdalen å benytte sykkel og gange fremfor bil.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnede målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket ligger på sykkelnett som er definert i sykkelstrategien for Bergen.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bedre tilkomsten til bybanen i Fyllingsdalen for fotgjengere og syklister.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	20850	0	9784	11066	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag før utlysning og kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

### Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er koordinert med utbyggingen av Bybanen i Fyllingsdalen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt, Forprosjekt ferdig

### Planstatus utdyping

Ikke relevant.

### Status grunnverv flervalg

Arbeid pågår

### Status grunnverv utdyping

Ikke relevant.

### Forberedende arbeider flervalg

Byggeplan pågår

### Forberedende arbeider utdyping

Det er vurdert å være liten risiko for realisering av prosjektet.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						15.09.2021	31.12.2022	31.12.2021

### Utdyping

*Estimert utlysning før sommeren 2021, oppstart høsten 2021, ferdigstilling i løpet av 2022. (Umulig på nåværende tidspunkt å tidfeste med dato og måned ref. rubrikkene over. Disse tidspunktene er tentative).*



## N/A Bysykkelordning

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad, Åsane

**Byggherre/ansvarlig:** Bergen kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:**

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Utvidelse av bysykkelordningen innenfor nåværende kontrakt. Enten i direkte tilknytning til dagens ordning eller som pilot i en bydel.

### Formålet med prosjektet

Økt sykkelandel. Økt bruk av bysykkelordningen.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Økt sykkelandel.

#### Støttekriterier

Økt sykkelandel.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykelstrategi for Bergen.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Støtter opp andre infrastrukturtiltak.

#### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, reduksjon i personbil trafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel.



### Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering

Kostnad fordelt på periode				4100	4100	4100	4100	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2021	2021	2021	2021	2021		
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Ikke aktuelt.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde(r)	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Prosjektet som del av helhet	Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg	Forprosjekt pågår
Planstatus utdyping	Ikke relevant.
Status grunnerverv flervalg	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv ikke relevant.
Forberedende arbeider flervalg	
Forberedende arbeider utdyping	Eksisterende prosjekt og avtale.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

Videreføring av eksisterende ordning innenfor avtale med leverandør, dermed ikke relevant med gjennomføringsplan.



## N/A Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel, Gange

**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 Løvestakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel. I tillegg blir det bygget rundt 5 km øvrig sykkelveg og drøye 11 km gangveger og tilkomst til Bybanen i tilknytning til den nye strekningen til Fyllingsdalen.

### 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. Trafiksikkerheten økes ved at det bygges et sykkel system som er adskilt fra øvrig trafikk. Dessuten separeres gående og syklende, så disse konfliktene reduseres til et minimum.
- Sykkeltunellen, sammen med Bybanetunellen, åpner opp en helt ny snarvei som ikke er tilgjengelig for kjørende.
- Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsen, tiltrekke nye syklister, økt trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Reduserer 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 blandt 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 kunne bidra til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	242986	145876	70541	26569	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Konsulentrapport, Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er forankret i finansieringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen og godkjent i styringsgruppen.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke relevant.

## Status grunnerverv flervalg

Arbeid pågår

## Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant.

## Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## 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 Bybanene byggetrinn 4 i regi av Bybanen utbygging.*

## N/A Gangveier til kollektivtraseer

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**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

Bergen kommune arbeider med å kartlegge og gjennomføre tiltak som gjør det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet. Det innebærer at gangveier opparbeides eller utbedres ved fast dekke ev grus, får håndlister 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 kollektiv transport
- Bedre tilkomsten til holdeplasser
- Økt trafiksikkerhet
- Gjøre det mer attraktivt og enklere å reise kollektivt

#### Støttekriterier

- Redusere køer og luftforurensning

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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.*



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>		20000	8000	10000	10000	10000	10000	50000	
<b>Kroneverdi</b>		2018	2021	2021	2021	2021	2021	2021	
<b>Mva. inkl.?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

*Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport, Annet*

### Kostnadsvurdering utdyping

*Det gjennomføres omfattende gangekartlegginger. En vil gjennomføre prosjekter i et omfang som er tilpasset finansiering.*

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

*Ja*

### Finansieringskilde(r)

*Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler*

### Prosjektet som del av helhet

*Bergen kommune finansierer gangekartlegginger og oppgraderinger av gange traseer. Midlene fra Miljøløftet vil brukes effektivt fordi en alt har en etablert byggherreorganisasjon.*



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt, Ikke behov for reguleringsplan*

### Planstatus utdyping

*De fleste gange tiltakene gjennomføres uten reguleringsplan. Hovedoppgavene innledningsvis er å sikre rettigheter til grunn og å få godkjent nødvendige byggesaker.*

### Status grunnerverv flervalg

*Ikke avklart, Arbeid pågår*

### Status grunnerverv utdyping

*Gangekartleggingene avdekker et omfattende behov for tiltak. 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.*



**Forberedende arbeider flervalg** *Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent*

**Forberedende arbeider utdyping** *Forberedende arbeid består av å sikre rettigheter til grunn g gjennomføre en god prosjektering. Usikkerhet forsøkes avdekket tidlig i prosjektfasen.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2021	31.12.2024			01.01.2021	31.12.2024	01.01.2021	31.12.2025	31.12.2025

### Utdyping

*Gjennomføring av gangetiltak gjøres ofte bolkvvis. En får på plass grunnavtaler og prosjekterer 6-10 tiltak i rimelig nærhet til hverandre. Så lyses det ut entrepriser for disse pakkene. Usikkerhet til gjennomføringen avdekkes innledningsvis gjennom grunnerverv og sikring av byggetillatelse.*

## Rv555, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 sykkelfelt 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 sykkelfelt 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 hovedsykkelrutene Laksevågruten 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 trafiksikkerhet.

#### 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 oppdatert.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	232000	128000	16227	87773					
Kroneverdi	2020		2021	2020					
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeidet revidert anslag i byggefase

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke aktuelt.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke aktuelt.

Forberedende arbeider flervalg

Forberedende arbeider utdyping *Bygging pågår*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2016	01.01.2019	31.01.2019	31.10.2021	31.01.2022

### Utdyping

*Ikke aktuelt.*

## E16, Fv585 Olav Kyrres gate

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Oppgradering av sentrumsterminalen Olav Kyrres gate. Hovedgrepet i tiltaket er å omprioritere areal fra kjørefelt til fortau og passasjerareal, øke attraktiviteten for de gående, og gjøre publikumstilbudet universelt utformet. Lengden på prosjektet er om lag 400 meter. Fv585/E16 Olav Kyrres gate ligger i sentrum, og er en av de tyngste kollektivtraseene i Bergen, med over 1000 bussavganger per dag. Gaten er en del av Sentrumsterminalen, en sentral kollektivtrase og skal oppgraderes for å tilfredsstille kravene til kollektivtrafikk, gående og universell utforming. Det er svært utfordrende grunnforhold i gaten som har medført store kostnadsøkninger i prosjektet.

### Formålet med prosjektet

Prosjektet skal forbedre sentrumsterminalen Olav Kyrres gate. Prosjektet skal bidra til en effektiv og trygg avvikling av kollektivtrafikken. Prosjektet skal bedre forholdene for fotgjengere. Prosjektet skal gjøre krysningpunkt i gaten mer trafikksikre. Prosjektet skal sørge for universell utforming for kollektivreisende med trinnfri adkomst. Prosjektet skal bedre forhold for gående ved å utvide gangareal.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre trafikksikkerhet. 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 relevant.*



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	203000	103000	9483	90517	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2020	2020	2020	2020	0	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Kostnadsvurdering utdyping

*Kostnadsoverskridelse kr 90 517 000 er lagt på 2022 i tabellen.*

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

*Nei*

### Finansieringskilde(r)

*Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

### Prosjektet som del av helhet

*Entreprisen omfatter kun E16 Olav Kyrres gate samt tiltak andre steder i sentrum for å få gjennom-ført omlegging av kollektivtrafikken når gaten stenges for opprustning. I tillegg etableres bossnett-system for BIR og det skiftes ut VA-ledninger for Bergen kommune VA-etaten.*



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Ikke behov for reguleringsplan*

### Planstatus utdyping

*Ikke relevant.*

### Status grunnerverv flervalg

*Avklart*

### Status grunnerverv utdyping

*Ikke relevant.*

### Forberedende arbeider flervalg

*Byggesak godkjent*

### Forberedende arbeider utdyping

*Bygging pågår.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt	Planfase	Prosjekteringsfase	Byggefase	Ferdig
-------------	----------	--------------------	-----------	--------

Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2017	31.07.2019	01.08.2019	18.05.2021	18.05.2021

## Utdyping

*Ikke relevant.*

## Fv5202 Vadmyra endeholdeplass

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** 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

Prosjektet etablerer nye av- og påstigningsholdeplasser før og etter sløyfen ved Vadmyra endeholdeplass. Dette vil lette bussenes mulighet til å komme tett inntil kantstein på holdeplassen og dermed bidra til universell utforming. Det etableres også sjåførfasiliteter med pauserom og toalett. Som følge av nytt bussanbud er tiltaket fremskyndet og sluttoppgjør gjenstår.

### Formålet med prosjektet

Eksisterende endeholdeplass var for liten i forhold til endringer i rutetilbudet fra og med 01.10.2020. Tiltaket øker antallet oppstillingsplasser for buss på endeholdeplass Vadmyra til 3 leddbusser. Busslinjen til Vadmyra er en del av stamlinjenettet i Bergen, og skal i fremtiden kjøres med leddbuss (kjøres med singelbuss i dag). Det er en målsetning at busstrafikken skal unngå regulering/oppstilling i sentrum, dette øker behovet ute i bydelene. Vadmyra er et område med mange bosatte og god kollektivandel, og tiltaket er en forutsetning for å kunne kjøre et stamlinjetilbud på linjen til Vadmyra.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Kapasitet på endeholdeplassen er en forutsetning for å tilby tilstrekkelig frekvens, og dermed gjøre kollektivtransport mest mulig attraktivt.

#### Støttekriterier

Tiltaket gjør det mulig å øke frekvensen og dermed styrke kapasiteten slik at flere kan reise kollektivt.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket støtter opp om gjeldende kollektivstrategi.



## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket er ventet å bedre trafiksikkerheten ved å stramme opp dagens kryss og gi mer ordnede forhold for fotgjengere. Alle bussreisende vil få av- og påstiging ved perrong i stedet for midt i snusløyfen ved høy trafikk.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er et av flere mindre tiltak som i sum bidrar til at det blir lettere å reise kollektivt.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4100	0	4100	0	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	0	2021	0	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen var gjort ut fra erfaringstall. Tiltaket er i hovedsak realisert og blir vesentlig rimeligere. Dette vil fremkomme av økonomirapportering i 2021.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

## Planstatus utdyping

Ikke relevant.

## Status grunnerverv flervalg

Avklart

## Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant. Tiltak realiseres innenfor tilgjengelig vega-real.

## Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt	Planfase	Prosjekteringsfase	Byggefase	Ferdig
-------------	----------	--------------------	-----------	--------

Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

## Utdyping

*Tiltaket startet opp i 2020 og vil bli regnskapsmessig avsluttet i 2022.*

## Fv558 Trolleybuslinje til Laksevåg

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon

**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

Forlengingen av trolleylinjen er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innføring av null- og lavutslippsbussar. Fylkesutvalget i Hordaland fylkeskommune (HFK) fattet 16. november 2016 vedtak om forlenging av trolleylinjen til Laksevåg. Batteribussar med strømvagter kan kjøre som trolleybussar under kontaktledningen og samtidig lade batteriet. Denne teknologien gjør at man kan unngå å etablere trolleyinfrastruktur langs hele traseen dersom det er teknisk krevende, kostbart eller ikke ønskelig i et gitt område, uten at man mister trolleybussens egenskaper knyttet til miljø og driftsstabilitet. Tiltaket er steg 1 i arbeidet med å innføre null- og lavutslippsteknologi i bussparken i Bergensområdet. Prosjektet har også fått tilsagn om støtte fra Enova på 29,6 MNOK.

### Formålet med prosjektet

Fylkestinget vedtok i oktober 2017 Temaplan for lav- og nullutslippsbussar (PS90/2017). Planen innebærer en ambisjon om fossilfri bussdrift i Bergen og Hordaland i nye anbud. Tiltakene omfattar elektrifisering, bruk av biogass og bærekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Større kapasitet på bussene i Laksevåg på kveldstid
- Høyere kvalitet på busstilbudet på Laksevåg
- Mer effektiv arealbruk da behov for regulering/oppstilling i sentrum fjernes
- Støtte opp mål for byutviklinga og dermed effektiv arealbruk (samordna areal- og transportplanlegging)
- Trolleybuslinjen vil gi et stamlinjetilbud til området. Det betyr et styrket tilbud gjennom døgnet, og gjør det lettere å velge kollektiv også utenfor rushtiden.
- Ny trolleybuslinje fra Laksevåg som pendler til Landås gir flere mulighet til direkteiser, herunder Haukeland universitetssjukehus og Haraldsplass diakonale sykehus.

• *Arealutnyttelse: Å pendle trolleybusslinjen gjennom sentrum fjerner behovet for endeholdeplass for denne linjen i sentrum. Dette gjelder også L16 og 17 fra Laksevåg. Etablering av infrastruktur for trolleybuss signalerer forutsigbarhet (om et styrket kollektivtilbud) for arbeidsplasser og bosatte langs traseen. Trolleybussen benytter hovedsakelig eksisterende vegareal og holdeplasser, med unntak av nytt endepunkt på Lyngbø og oppgradert endepunkt på Birkelundstoppen.*

## Støttekriterier

- *Bedre luftkvalitet*
- *Lavere CO2-utslipp*
- *Elektrisk drift gir mindre støy fra bussene*
- *Klimagassutslipp og støy: Linjen vil bli kjørt med (elektriske) nullutslippsbuss*
- *Etablering av stamlinje styrker tilbudet gjennom døgnet og pendling gjennom sentrum gir mulighet for flere direkteiser*
- *Lading underveis gir mindre tomkjøring/posisjonskjøring ved at bussene ikke trenger å returnere til depot for å lade*

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- *Hovedtrekkene i prosjektet er forankret i kollektivstrategien, f.eks. gjennom styrking av tilbudet der det er mange reisende og størst mulig bruk av pendelruter*
- *Politisk vedtak om å beholde trolleybussen*

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

*Trolleybusslinjen bruker i all hovedsak eksisterende vegtraseer. Prosjektkoordinering mellom etablering av trolleyinfrastruktur og sykkelveg i Carl Konows gate. Bedring av forholdene for gående og syklende gjennom Birkelundstoppen endeholdeplass, inkludert oppstramming av kryss.*

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

*Ikke gjort egne beregninger. Legger opp til bedre utnyttelse av dagens trolleyinfrastruktur, ved at flere busser kan benytte seg av eksisterende kjøreledning. Alle reisende med dagens L2, 16 og 17 vil få mulighet til direkteiser mellom tunge reisemål på Laksevåg- og Landåssiden.*



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	82480	69824	5379	7277	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

*Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport*

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Dette er periodisering av den ramma -(indeksert) som er gitt prosjektet. Kostnadene er sist vurdert av byggherre ref. notat til Miljøløftet ved Q3 2020.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Fylkeskommunale midler</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Tiltaket realiserer til samme tid som det statlige tiltaket Gyldenpriskrysset og Carl Konowsgate og som de fylkeskommunale tiltakene Fyllingsveien og Endeholdeplass Trolley.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan vedtatt, Ikke behov for reguleringsplan</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Detaljprosjektering ferdig</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Det har vært behov for omprosjektering i byggefase.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
15.05.2013	16.11.2016	01.01.2018	31.12.2019	01.01.2019	15.05.2021	15.03.2020	31.05.2021	30.06.2021

### Utdyping

*Dette er en oppstilling som viser tentative tidspunkt for ferdigstilling.*

## Fv582/Fv585 Endepunkt Trolley

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** 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

Prosjektet gjelder etablering av snumulighet og henstilling for busser på Lyngbø og på Birkelundstoppen, og er en del av trolleybussutbyggingen på Laksevåg. Tiltaket realiseres i forbindelse med etablering av Trolleybusslinje til Laksevåg.

### Formålet med prosjektet

Formålet er å tilrettelegge for diften av trolleybussen til Laksevåg. På Birkelundstoppen tilrettelegges det for økt kapasitet og nullutslippsbusser. Tiltaket på Lyngbø muliggjør i tillegg for ny rutestruktur.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Redusere reisetid
- Sikre frekvens og optimal rutetid

#### Støttekriterier

Bedre luftkvalitet og lavere CO<sub>2</sub>-utslipp ved tilrettelegging for mer miljøvennlig teknologi.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket støtter opp om gjeldende kollektivstrategi.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående ved holdeplassene.

#### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er et av flere mindre tiltak som i sum bidrar til at det blir lettere å reise kollektivt. Investeringer i trolleyinfrastrukturen bidrar til forutsigbarhet for kollektivbrukere.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	23770	12487	9765	0	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	0	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

### Byggherreoverslag

#### Kostnadsvurdering utdyping

I tråd med rapportering ligger prosjektet føre i forhold til periodiseringen i handlingsprogram 2021-2024. Forbruket i 2020 ligger over årstildelingen og delvis inndekning vil skje av tildelte midler i 2021. Det er behov for resterende finansiering av prosjektet i 2021. Prosjektet opprettholder totalprognose i tråd med handlingsprogram 2021-2024.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

#### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

#### Prosjektet som del av helhet

Tiltaket inngår i samme entreprise som det statlige prosjektet Carl Konowsgate og med fylkesvegtiltaket Fyllingsvegen, fortau og fremkommelighet kollektiv.



## Plan og gjennomføring

#### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan, Forprosjekt ferdig

#### Planstatus utdyping

Ikke relevant.

#### Status grunnerverv flervalg

Avklart

#### Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant.

#### Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig, Byggesak godkjent

#### Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Tiltaket ferdigstilles i 2021, endelig sluttoppgjør vil trolig foreligge i 2022.*



## N/A Bybanen til Fyllingsdalen, byggetrinn 4

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:**

**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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode									
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport, Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Ikke relevant.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt, Fylkeskommunale midler, Bompenger

### Prosjektet som del av helhet

Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

Byggefase.

### Status grunnverv flervalg

Avklart

**Status grunnerverv utdyping** *Ikke relevant.*

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke relevant.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
								01.12.2022

### Utdyping

*Det er knyttet noe usikkerhet til utsettelse grunnet korona, utover det er prosjektet i rute både i forhold til kostnad og tid.*

## N/A Oppgradering signalanlegg og ASP

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

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

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Aktiv signalprioritering av buss gir kollektivtrafikken økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen.

### Formålet med prosjektet

Formålet er både at bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjøretid, og samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Bedre trafiksikkerhet
- Styrke konkurranseevne for kollektivtransport

#### Støttekriterier

- Kortere reisetid
- Redusert kø
- Redusert luftforurensing

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket bygger opp under gjeldende kollektivstrategi.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Operasjonelle signalanlegg kommer alle trafikantgrupper til gode.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På pilotlinjer der det er etablert ASP er det vist at punktlighet i kollektivtrafikken er blitt mer stabil i forhold til rutetid.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	0	0		2000	2000	2000	2000	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

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.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

### Prosjektet som del av helhet

Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

### Planstatus utdyping

Ikke relevant.

### Status grunnnerverv flervalg

### Status grunnnerverv utdyping

Ikke relevant.

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Det vil være fortløpende realisering av tiltak etter hvert som de blir klare.*

# N/A Planlegging Bybanen byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:**

**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 avlasting av sentrum og Sandviken.



## 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

Kommuneplanens arealdel.

### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet bygger opp under sykkelstrategi og gåstrategi i Bergen, samt Bystyrets mål om et bybanenett.

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er ikke gjort samfunnsøkonomisk analyse av byggetrinnene alene



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	217200	87000	50000	50000	30200				
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021				
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Annet*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Gjennomført anslag på skissenivå*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Nei*

**Finansieringskilde(r)** *Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt, Bompenger*

**Prosjektet som del av helhet** *Prosjektet bygger samtidig ny hovedsykkelrute langs E39 fra sentrum til Åsane.*



## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg** *Reguleringsplan pågår*

**Planstatus utdyping** *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.*

**Status grunnerverv flervalg** *Ikke avklart*

**Status grunnerverv utdyping** *Grunnerverv starter først etter godkjent plan.*

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping** *Forberedende arbeid for gjennomføring er ikke startet.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		03.12.2018	30.06.2023	03.08.2023	31.12.2024	03.01.2025	03.12.2031	31.12.2031

### Utdyping

*Det er knyttet usikkerhet til valg av løsning gjennom Bergen sentrum, som kan endre både fremdrift og kostnader.*





# N/A Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Fana, Fyllingsdalen, Ytrebygda, Årstad, Laksevåg, Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

## Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

For de ferdigstilte byggetrinnene på Bybanen og for Trolleybuss er det behov for vedlikeholdstiltak av investeringskarakter. Dette gjelder konkrete behov som er avdekket gjennom driften, og omhandler typisk tiltak som reduserer avspøringsrisiko, øker kjørehastighet og reduserer slitasje. Disse tiltakene er av mer omfattende karakter enn det som kan løses gjennom ordinært, løpende vedlikehold.

## Formålet med prosjektet

Tiltakene bidrar til å sikre kontinuerlig drift av Bybanen og Trolleybussen.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

- Bedre trafiksikkerhet
- Styrke konkurranseevne for kollektivtransport
- Sikre fremtidig drift
- Redusere tidsavvik

### Støttekriterier

- Redusert reisetid

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikke relevant.

### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ikke relevant.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Midlene bidrar til å opprettholde tilbudet til de kollektivreisende og til å redusere økte vedlikeholdskostnader og samfunnsmessige konsekvenser av nedetid.

## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	64000		12000	13000	13000	13000	13000		
Kroneverdi	2021		2021	2021	2021	2021	2021		
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Annet*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Det er et kontinuerlig behov for tiltak. liten risiko. Totalkostnad svarer til summen foreslått i handlingsprogramperioden, pga. innretningen på prosjektarket må dette oppgis.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Nei*

**Finansieringskilde(r)** *Fylkeskommunale midler*

**Prosjektet som del av helhet** *Ikke relevant.*

## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg**

**Planstatus utdyping** *Ikke relevant.*

**Status grunnerverv flervalg**

**Status grunnerverv utdyping** *Ikke relevant.*

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke relevant.*

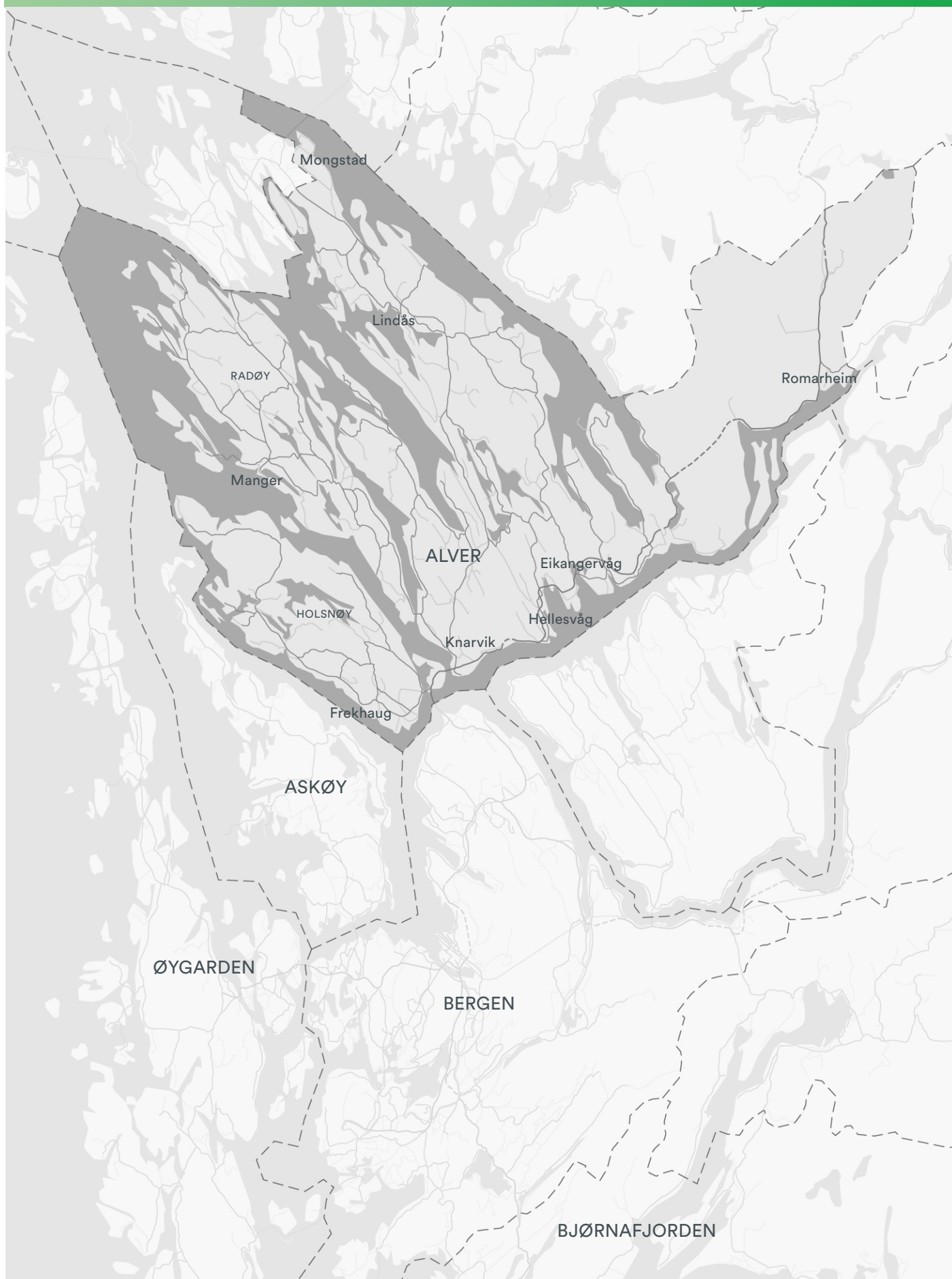
## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Kontinuerlig aktivitet.*

# Alver



## Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Kollektiv, 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 kollektivsentral 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 veistrek 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 trafikktryggheten 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.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	33750	0	0	5000	23750	5000	0	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Mva. inkl.?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Når prosjekteringen av veganlegget er fullført, vil Vestland fylkeskommune gjennomføre detaljert byggherres overslag før utbygging. Prosjektering og grunnervverk dekkes utenom eventuelt statlig tilskudd.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### 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 som ligg høgt oppe på gjennomføringsplanen i denne pakka. Tiltaket vil lyses ut som opsjon på kontrakt for realisering av rundkjøring i Frekhaugkrysset. Byggherreorganisasjonen for Nordhordlandspakken er rigget for å kunne realisere tiltaket i Sagstadvegen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.

### Status grunnervverk flervalg

Arbeid pågår

### Status grunnervverk utdyping

Ikke relevant pt. utover at arbeid pågår.

## Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

*Tiltaket prosjekteres for å rekke utlysning som opsjon på kontrakt for Frekhaugkrysset.*



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Prosjektering trolig ferdig endo 2021 på Sagstadvegen. Utlysning vinter 2022 som opsjon i hovedkontrakten for Frekhaugkrysset. Tidligst oppstart bygging endo 2022 (pga. avklaring statsbudsjettet for 2023). Bygging i 2023 og ferdigstilling/sluttoppgjør 2024*



## Fv5476 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet, 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

Prosjektet på Fv5476 i Kvamsvåg omfatter etablering av tilbud for myke trafikkantgrupper, samt bedre forhold for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransport. Det skal etableres fortau og mer trafiksikre avkjørsler på strekningen som er svært trafikkfarlig. Det eksisterer i dag ikke tilbud for myke trafikanter på strekningen. For å bedre fremkommeligheten må vegen utbedres. Tiltaket inngår i et sammenhengende tilbud for myke trafikanter. Nylig utarbeidet og godkjent reguleringsplan for veien i dette området omfatter et langt større strekk av Fv5476 enn det som søkes utbedret her.

### Formålet med prosjektet

Det er behov for å etablere et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på en særdeles farlig del av skolevei. Tiltaket vil bidra til at langt flere sykler og går til/fra skole og hovedbussrutene på Fv565 ved Alversund skole. Realisering av tiltaket vil bidra til økt trafiksikkerhet, sikre framkommelighet og redusert/mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende. Prosjektet har som formål å:

- bedre trafiksikkerheten på strekningen
- bedre fremkommeligheten for gående og syklende
- 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 og næringstransport



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Da det ikke er noe reelt tilbud på strekningen, velger mange bil fremfor gange og sykkel. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud. Gange- og sykkeltilbudet kan kobles mot regionsenteret Knarvik, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av Alver kommune.

## Støttekriterier

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

## 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 underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk og bedrer konkurransefortrinn for kollektivtrafikken.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	12812	0	0	12812	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	0	0	2021	0	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Bidrag fra Miljøløftet sikrer fullfinansiering av tiltaket. Det er gjennomført byggherreoverslag med estimert totalkostnad for tiltaket på 27,5 mill kr. 2020-kr. Dette inkluderer mva, byggherrekostnader, prosjektering og usikkerhet. Vlfk har prosjektert tiltaket med midler over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet.

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

### Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er en del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen og mot Bergen. Tiltaket kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder: Gange og sykkel, trafikksikkerhet og kollektiv.



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnverv flervalg</b>	<i>Avklart</i>
<b>Status grunnverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Detaljprosjektering ferdig</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket er ferdig prosjektert våren 2020. Grunnundersøkelser er foretatt.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Tiltaket klargjøres for utlysning etter aksept for fullfinansiering. Tiltaket vil ha oppstart i 2021 og er venta ferdig i 2022.*

## Kv1023, Kv1056 Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S-veg, fortau og turveger

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Alver kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen, Alver kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Statens vegvesen, Alver kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Ombygging og oppgradering av flomsystemet i Knarvikbyen. Grunnlag for etablering av overflater med allmenninger, veier, G/S-veier, fortau og turveier.

### Formålet med prosjektet

Grunnleggende infrastruktur for etableringa av den nye Knarvikbyen. Forutsetning for etablering av et bedre og mer trafiksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende i området. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Miljøtiltak for bedring av vannutskiftningen i Kvassnesstemma. Del av totalprosjektet med Knarvikbyen, men dekkes ikke av Nh.pakken eller VA-midler.

### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjør det enklere og mer attraktivt å gå mellom boligområdet Stallane og kollektivterminalen i Knarvik. Reduserer behovet for bruk av privatbil i Knarvik. Gjør det tryggere og enklere for elevene til og fra nye Knarvik barneskole, både til fots og på sykkel. Viktig del av knarvikutbyggingen, - for et grønnere regionsenter med et omfattende tilbud til gående og syklende. Del av grunnlaget for den omfattende fortettingen i Knarvik, ref. Knarvikplanen.

#### Støttekriterier

Ikke aktuelt.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Knarvik er planlagt ut fra intensjonene i "Regional plan for attraktive sentre i Hordaland" med omfattende fortetting og grønne verdier.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Omfattende VA-anlegg og kabelanlegg er en sideordnet/annen del av anlegget. Anlegget er dessuten en del av det omfattende arbeidet med etablering av oval rundkjøring på E39 gjennom Knarvik, ref. Knarvikplanen.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger blant annet for langt bedre forhold for gående og syklende. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi ettersom de omsøkte midler her bare utgjør en mindre del av de samlede investeringer i dette samferdselsanlegget i Knarvik ("Oval rundkjøring").



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	10400			10400					
Kroneverdi	2021			2022					
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Det er ikke lagt inn grader av usikkerhet og risiko i estimatet. Anlegget er en mindre del av et omfattende anleggsarbeid med hovedvekt på veg og VA.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Se over. Det omsøkte prosjektet er en mindre, men grunnleggende del av et omfattende anlegg med vegger og VA, inkl. stor omlegging/utbygging av E39.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke aktuelt.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Nesten all grunn er kommunal eller statlig.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

Det er utført omfattende grunn- og miljøundersøkelser. Det er ikke beregnet grader av usikkerhet i denne delen av totalprosjektet.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						08.02.2021	01.05.2023	01.05.2023

### Utdyping

*Det er utført omfattende grunn- og miljøundersøkelser. Det er ikke beregnet grader av usikkerhet i denne delen av totalprosjektet.*

## N/A Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Alver kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Alver kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Alver kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Reetablering gangveg o\_SGG22 og gangvegdel av o\_SKV17, Helsehuset–Såtabu, ref. områdeplanen for Knarvik. Ca 250 meter gangveg oppå VA-trace. Dreneringstiltak for framtidig G/S-undergang Stallane inngår.

### Formålet med prosjektet

Etablere et bedre og mer trafiksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende på strekningen. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Prosjektet vil også drenere området for den framtidige undergangen under E39 ved Stallane, som vil bli bygget i regi av Nh.pakken de nærmeste årene. Samlet vil prosjektet bidra til et trafiksikkert og godt G/S-tilbud i området, særlig vedr. myke trafikanter til/fra nye Knarvik barneskole.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjør det enklere og mer attraktivt å gå mellom boligområdet Såtafeltet og kollektivterminalen i Knarvik. Reduserer behovet for bruk av privatbil i Knarvik. Gjør det langt tryggere og enklere for elevene til og fra nye Knarvik barneskole, både til fots og på sykkel. Del av grunnlaget for den omfattende fortettingen i Knarvik, ref. Knarvikplanen.

#### Støttekriterier

Reduserer behovet for privatbil i Knarvik. Inngår i Knarvikplanens omfattende intensjoner om et miljøvennlig regionsenter.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Knarvik er planlagt ut fra intensjonene i "Regional plan for attraktive sentre i Hordaland".

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Omfattende VA-anlegg og kabelanlegg er en sideordnet del av anlegget. Det samme er en større overvannsledning som bla. drenerer gangvegen og den kommende undergangen på E39, - videre opp mot barneskolen. VA og kabler er finansiert annet sted.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet er en komplettering/avslutning av et større anlegg der store grunnlagskostnader dekkes av andre midler. Samfunnsøkonomisk er det en betydelig lønnsomhet, basert på den relativt beskjedne investeringen for gangvegdelen.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4100			4100					
Kroneverdi	2021			2021					
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Sluttproduktet vil bli tilpasset økonomi.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Se over. Det samlede prosjektet består av flere deler, med omfattende VA-anlegg og tilrettelegging for kommende bygging av undergang under E39. Den gjenstående og omsøkte delen består kun av selve gangvegdelen med dreneringsanlegg.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke relevant.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Nesten all grunn er kommunal.

## Forberedende arbeider flervalg

Byggesak godkjent

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.





## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.09.2020	01.09.2021			01.09.2020	01.09.2021	01.09.2021

### Utdyping

Anlegget/veien er ferdig grovplanert og klar for sluttarbeider til våren. Har kontroll på usikkerhet og risiko.

# Askøy



## Fv5254 Kleppevegen ved Myrane

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv

**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 trafiksikker 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 trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen som kan bidra til å øke andelen av denne trafikantgruppen 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, trafiksikkert 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 trafiksikker holdeplass til skoleskyss. 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 samar-

beid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytting 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 bossug.

## 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

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	55000	0	0	5000	22000	28000			64000
<b>Kroneverdi</b>	2021	2021	2021	2021	2021	2021			
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

## Reguleringsplan

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Overslag basert på reguleringsplan (2018-kr) angir tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. Prisjustert til 2021-kr utgjør dette ca. 119 mill. 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. Det vurderes å være noe usikkerhet i kostnadsvurderinger fra anslaget. Det vil utarbeides byggherreoverslag i forkant av utlysning. Prosjektering/grunnerverv dekkes av midler utenom Miljøløftet. VLFK lyser ikke ut tiltaket før det foreligger fullfinansiering for tiltaket.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Mulig VA-prosjekt i samme område.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Arbeid pågår</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ferdig der hele eiendommer skal innløses, gjenstår 4-6 striper/delerverv.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket er under prosjektering.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		14.06.2012	07.05.2020		31.12.2021			

## Utdyping

*Prosjektering er startet opp og vil pågå i 2021. Ved garanti for finansiering kan utlysning skje våren 2022 med byggestart høsten 2022. Det estimeres opp til to års byggetid på veganlegget.*

## Kv1158 Kvernhusdalen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**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 trafiksikkert 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, som er del av lenken mellom Kleppestø - Ravnanger.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafiksikkert 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 til 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 sykkelvegnett nord/sør på Askøy.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	14350	0	0	4100	10250	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	0	0	2021	2021	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Byggherre har gjort kostnadsvurderingen som estimat basert på erfaringstall. Området er regulert, men ennå ikke prosjektert. Det er usikkerhet blant annet vedrørende grunnforhold og grunnverv. Dette kan påvirke kostnadene.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

Mulig VA-prosjekt i samme område.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

Strekningen er regulert i plan 422, Kvernhusdalen, stadfestet 03.05.2018.

### Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnverv utdyping

Tiltaket berører noen private eiendommer i tillegg til kommunal grunn. Antall eiendommer som blir berørt vil bli avklart i prosjekteringsfasen.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

*Starter arbeid med prosjektering i januar 2022 forutsatt at midlene er bevilget.*



## Gjennomføringsplan

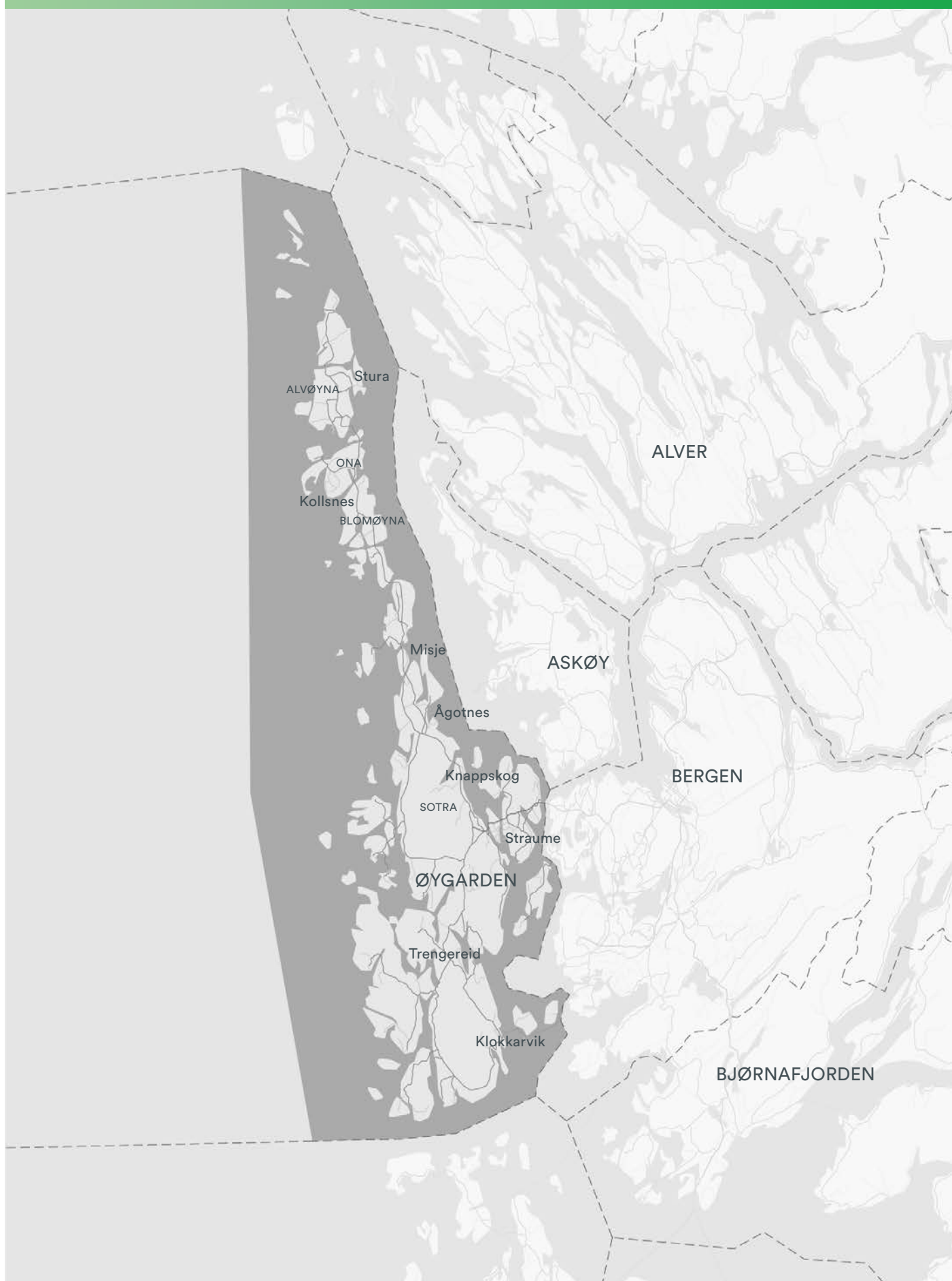
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		06.05.2016	03.05.2018	03.01.2022	30.12.2022	02.01.2023	30.11.2023	29.12.2023

## Utdyping

*Prosjektering forventes igangsatt i januar 2022. Detaljert fremdriftsplan vil følge av denne.*



# Øygarden



## Fv561 Ågotnes Miljøgate

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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

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

løsning 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. Miljøløkk over ny fylkesveg vil inngå i planarbeidet, og vere koplå til miljøgata.

### Formålet med prosjektet

Dagens løsning vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig spesielt for gående og syklende. Målet er å kople 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 gående internt i Ågotnes område, med offentlege tenester som skule, bhg., handel og helse og omsorgstenester. Miljøgata skal betjene intern/lokaltrafikk og kollektivtrafikk gjennom Ågotnes. Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i miljøløftet, som nemnd g/s, innfartsparkering og mogleg nytt kollektivknutepunkt.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Prosjektet bidreg til å auke framkommelegheit for gåande og syklende inn mot kollektivknutepunktet. Prosjektet skal og bidra til å auke moglegheta for at dei som bur utanfor gang/sykelavstand til Ågotnes skal kunne parkere bil her, og ta kollektivt vidare mot regionscenter/Bergen. Prosjektet vil bidra til betre trafiksikkerheit 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 sentrumsområde på Ågotnes, og leggje til rette for at fortettin-

ga på Ågotnes vert knytt til kollektivknutepunktet, og dermed redusere transportbehov 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. NTP: Kommunen har kome med innspel til NTP for å få omklassifisere fylkesvegen til riksveg i samband med flytting av Bergen hamn.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Fjell kommune sin trafikksikringsplan.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafikksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for sykklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	4100	0	2050	2050	0	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2020	2021	2021	2020	2020	2020	2020	2020
<b>Mva. inkl.?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Ikke relevant.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Val av løysningar og plassering for ny kollektivterminal/knutepunkt, inngår i parallelle private planar og må samkjørast.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.06.2021	01.06.2023					

### Utdyping

*Ikke relevant.*

## Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, 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 løsning vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig, spesielt for gående og syklende. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere fra veg til en gatestruktur med større fokus på gående og syklende. 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 bedre trafiksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkopling til tilgrensande gatetun.

### Formålet med prosjektet

Grønamyrsvegen fører gående og syklende til kollektivterminalen i nord, og vil etter Sotrasambandet er ferdigstilt henge sammen med g/s-systemet inn mot ny terminal og ny vidaregåande skule i nord. Gata utgjør vidare en viktig del av aksene nord – sør som forbinder skule- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen. Lokalt er prioritering av Grønamyrsvegen gjort med tanke på at det er avgjerande å styrke tilhøva for gående og syklende i regionsenteret før anleggsfasen for Sotrasambandet tek til for fullt. Prosjektgruppa for Sotrasambandet (SVV) er orientert om tiltaket.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tiltaket vil bidra til å bedre fremkommeligheten til syklende og gående, og i større grad sikre fotgjengere som krysser Grønamyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for de myke trafikantene, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss. Tiltaket vil styrke tilhøva for gående og syklende i anleggsfasen av Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavvikling på riksveg.

## Støttekriterier

Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på riksveg.

## 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 HFK.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krever nært samarbeid med gang-/sykkelløsninger. Må ivareta sikkerhet og framkommelighet for sykkeltrafikken. Krever tett samarbeid med byggeplanen for Sotrasambandet (tiltaket er drøfta med prosjektgruppa i SVV for Sotrasambandet).

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for sykklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	70675	0	0	38500	32175	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2020	2020	2021	2021	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsoverslag er basert på reguleringsplan.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Kommunen jobbar med ein utbyggingsavtale.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Området er regulert.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke relevant.

## Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.09.2021	01.02.2022	01.06.2022	20.12.2024	20.12.2024

### Utdyping

*Ikke relevant.*

## Kv1146 Kulvert Idrettsvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv

**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 retter seg mot trafiksikkerhet for myke trafikanter og tilrettelagt busstopp for et stort idrettsområde og industriområde, samt en barne- og ungdomsskole.

### 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 bidra til å betre framkommeligheten til syklende og gående, og i større grad sikre fotgjengere som krysser vegen ved dette punkt. Tiltaket vil gjere det meir attraktivt spesielt for gåande og syklende. Tiltaket vil kunne bidra til å auke framkommeligheten for kollektivtrafikk.

#### Støttekriterier

Ein kan forventast mindre køying av mjuke trafikantar til skule og idrettsområde då tryggleiken for dei gåande vert auka.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Har vore prioritert i økonomiplan for 2018 i Fjell kommune, men mangla fullfinansiering.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krever nært samarbeid med gang-/sykkelløsninger. Må ivareta tryggleik og framkommelighet for sykkeltrafikken.



## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for bedre trafikktryggleik for gående og betra framkommelighet for syklende og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra med å overføre reiser frå personbil til desse transportformane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	12850	0	0	12850	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2020	2020	2021	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Byggherreoverslag*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Ikke relevant.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Ja*

**Finansieringskilde(r)** *Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

**Prosjektet som del av helhet** *Ikke relevant.*



## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg** *Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan vedtatt*

**Planstatus utdyping** *Ikke relevant.*

**Status grunnverv flervalg** *Avklart*

**Status grunnverv utdyping** *Ikke relevant.*

**Forberedende arbeider flervalg** *Detaljprosjektering ferdig*

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikke relevant.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.03.2022	14.11.2022	21.11.2022

## Utdyping

*Ikke relevant.*



## Fv209 Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen

**Hovedtiltaksområde:** Areal og knutepunktsutvikling

**Spesifisering 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 langs 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 dagens Regi-  
onsenter.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Betre framkommelegheit for kollektiv, gåande og syklende, som styrkar heilheiten og samanhen-  
gen i transportsystemet. Ny terminal vil gje kortare reisetid, sjølve veganlegget for kollektiv vert  
bygd av Sotrasambandet. Terminalbygget er naudsynt for å gjere ny terminal attraktiv for reisan-  
de. Mogleg samlokalisering med sentral offentlege funksjonar som ny VGS, rådhuset og helse-  
landsbyen vil gjere kollektivreiser meir attraktivt og bidra til fleire kollektivreisande. Sannsynleg  
at tiltaket vil bidra til reisande flyttast over på kollektiv, sykkel og gange. Ein samlokalisering av  
terminalbygg og ny VGS vil gje eit mindre behov for skuleruter knytt til ny VGS på Sotra. Trafikk-  
sikkerheiten rundt kollektivterminal vil verte betre enn i dag. Område ligg i fortettingssone 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 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 tilrettelegger for bedre trafikkikkerhet for gående og bedret framkommelighet og samanheng i transportsystemet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4100	0	2050	2050	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	2020	2021	2021	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Ikkje relevant.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Ikkje relevant.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår, Forprosjekt pågår

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Samarbeid mellom fylket, Sotra VGS og kommunen er etablert. Innledande møter er gjennomført. Kommunen skal utarbeide planprogram.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikkje relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Fylkeskommunen skal koordinere eit mulighetsstudie for samlokalisering, utarbeida som grunnlag og del av forprosjekt/planprogram.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.06.2021	01.06.2023					

### Utdyping

*Ikkje relevant.*

Annet

## Ikkje relevant Drift av kollektiv (Skyss)

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**Kommune:** Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune

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

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Årleg løyving gjennom byvekstavtalen på 280 mill.

Av dette skal 25 mill nyttast til låg og nullutsleppsteknologi. Tidlegare avtale gav 200 mill. årleg, desse er

allereie sett i drift og aukar ikkje produksjonen ytterlegare.

Av dei nye 80 mill vil Skyss nytte 45 mill. i 2021, og gradvis auke utover i avtaleperioden for å oppnå ein hensiktsmessig auke i ruteproduksjon. Dei 45 mill for 2021 er beslutta i fylkesutvalet, og orientert i styringsgruppa for ML. Overskytande midlar vert sett på fond, men det er lagt opp til ein oppskalering i hht avtaleperioden, der alle midlar er nytta i 2029. Dersom ikkje avtalen vert forlenga vil produksjonen måtte nedskalerast.

### Formålet med prosjektet

Belønningsmidlar overførast årleg i hht byvekstavtalen. Midlane skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser. Gjennom Nasjonal transportplan er det vist til at midlane skal kunna nyttast til ulike framkometiltak, men at dei også i sin heilheit skal kunna nyttast til drift av kollektivtransport. Midlane skal nyttast i tråd med det overordna målet i byvekstavtalen. Det vert sett av totalt 3 457 mill. 2020-kr i belønningsmidlar i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 314 mill. kr. årleg. Midlane skal indeksregulerast.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Midlane vert i hovudsak nytta til å auka ruteproduksjonen innanfor avtaleområdet, og aukar dermed kollektivsystemet sin attraktivitet og konkurransekraft i høve til bil.

#### Støttekriterier

Deler av midlane, om lag 25 mill årleg, er avsett til låg og nullutsleppsteknologi, inkludert ladeinfrastruktur for kollektivtrafikken. Dette reduserer klimagassutslepp, luftforureining og støy.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Auka ruteproduksjon er forankra i byvekstavtalen, Nasjonal transportplan, Regional transportplan og ei rekkje andre dokument. Bruken av belønningsmidlar til drift er forankra i gjeldande kollektivstrategi og trafikkplan Bergen.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Usikkert.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

VLFK har store kostnader knytt til kollektivsystemet, men auka ruteproduksjon og eit meir attraktivt kollektivsystem er ei samfunnskritisk oppgåve og vert på generelt grunnlag rekna som samfunnsøkonomisk svært lønnsomt.



## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode		550000	289000	289000	289000	289000	289000	1156000	
Kroneverdi		2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

**Kostnadsvurdering utdyping** *Ikkje relevant.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Nei*

**Finansieringskilde(r)** *Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv, inn*

**Prosjektet som del av helhet** *Bruk av belønningsmidlar saman med andre tiltak knytt til gange, sykkel og innfartsparkering vil auka nytteverdien av auka ruteproduksjon.*



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

**Planstatus utdyping** *Ikkje relevant.*

### Status grunnverv flervalg

**Status grunnverv utdyping** *Ikkje relevant.*

### Forberedende arbeider flervalg

**Forberedende arbeider utdyping** *Ikkje relevant.*





## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

Årlige løyvingar. Deler av midlane vert sett av i fond, slik at ein kan auka ruteproduksjonen på ein hensiktsmessig måte.



# Nye prosjekter

# Bergen



## E39 Sykkelstamveg Bergen, sammenbinding av del 1 og 2.

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 vil binde sammen delstrekning 1 fra Kokstad/Sandsli og delstrekning 2 fra Nesttun med bydelssenteret Rådal/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 trafiksikkerhet. Tiltaket skal trafiksikre 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 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 Rådal bydelssenter Lagunen.
- 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 1 er samfunnsnyttens beregnet til 0,11. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttens beregnet til 11,17.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	500	0	0	0	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2019		2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### 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.

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Nei*

Finansieringskilde(r) *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 flervalg *Reguleringsplan pågår*

Planstatus utdyping *Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.*

Status grunnverv flervalg *Ikke avklart*

Status grunnverv utdyping *Ikke avklart.*

---

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping** *Reguleringsplan pågår.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	

### Utdyping

*Ikke avklart.*

## Fv267 Eidsvågvegen, Eidsvågskogen–Eidsvåg

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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

Parsellen går fra Eidsvågskogen til Eidsvåg. Tiltaket vil utbedre en tettbygd strekning med delvis manglende gang/sykkeltilbud med høykvalitets sykkelveg med fortau. Strekningen er ca. 1,95 km lang og vil få en gjennomgående asfaltert bredde på 4m på sykkelvegen med fortau og 6,5m på bilvegen. I tillegg kommer areal til skiltplassering, breddeutvidelser, holdeplasser og tilpassing til terrenget. Adkomstkjøring på traséen skal minimeres.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt gang- og sykkeltrafikk og økt trafiksikkerhet. Tiltaket skal trafiksikre kryss, separere gående og syklende samt fjerne eksisterende biltrafikk på gs-vegen. Tiltaket vil inngå som et viktig tilbud for gående og syklende til både bussholdeplasser på strekningen samt fremtidig bybanestopp i Eidsvåg. Strekningen 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 fortettingsområder sammen med sykkel.
- å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådal bydelscenter Lagunen.
- 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 en viktig strekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA og Miljøløftet.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på kollektiv, gange og sykkel, binder sammen bydelsentra Eidsvåg med gang-/sykkel samt bedrer gs-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke beregnet.

## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode									
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Kostnadsvurdering utdyping

Ikke gjort kostnadsvurdering enda. Prosjektet planlegges ferdig, men er ikke en del av første utbyggingstrinn i sykkelstrategien.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

### Prosjektet som del av helhet

Ikke vurdert.

## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.

### Status grunnverv flervalg

### Status grunnverv utdyping

Ikke vurdert.

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

Ikke vurdert.

## Gjennomføringsplan



Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	

## Utdyping

*Ikke vurdert.*

## Fv5028 Kjøkkelvikvegen samanhengande gang og sykkeltilbod

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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

Fv5208 Gang- og sykkeltilbod langs Kjøkkelvikveien mellom Kjøkkelvik skole og Fæsterhuset. Forprosjekt for etablering av gang- og sykkeltilbod langs Kjøkkelvikveien mellom Festerhuset og Krabbedalen vart ferdigstilt 2014. Det er tidligere meldt inn forslag om oppstart av planarbeid. Kostnadstall må avklarast nærare gjennom planprosessen.

### Formålet med prosjektet

Utarbeide reguleringsplan for samanhengande gang- og sykkeltilbod. I dag mangler det tilbod på deler av strekningen, standardskift og sideskift. Sikring av skuleveg og tiltak i skuleområde (løysingar for kryssing av fylkesveg mm.).



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Meir attraktivt og effektivt tilbod for gåande, syklende og kollektivreisande, noko som vil kunne bidra til overføring frå bil til desse transportformene.
- Betre trafikktryggleik for mjuke trafikantar vil truleg føre til at fleire går eller sykklar til skulen.
- Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikveien og mot Askøy.
- Vil kunne gje betre framkome og haldeplassfasilitetar for kollektivtrafikken på strekninga .

#### Støttekriterier

Redusert miljøpåvirkning som følge av redusert transportbehov med bil.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Deler av tiltaket er del av definert nett i sykkelstrategi for Bergen perioden 2019-2030 (tiltaksfase 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 trafikksikkert tilbud for gåande, syklende og kollektivtrafikken på strekninga, m.a. sikrere skuleveg, i tillegg til at tiltaket betrar trafiktryggleiken for øvrig køyretrafikk.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikkje gjennomført kost/nytte-analyse i denne fasen. Samfunnsøkonomiske lønsemd i form av auka gange- og sykkelaktivitet, trafikksikringseffekt, reduserte miljøutslepp gjennom redusert køyretrafikk.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	45000				5000	15000	23000	2000	
Kroneverdi	2021				2021	2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

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 byggherre-overslag før en eventuell utlysning av tiltaket. Kostnadene er usikre.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Kan medføre noko oppgradering av køyreveg.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig

## Planstatus utdyping

Forprosjekt frå 2014 som må supplererast/reviderast.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Vil avhenge av planlagte løysingar.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

Prosjektering må starte når planforslag ligg føre.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
	31.12.2014	15.05.2021		31.12.2022				

### Utdyping

Prosjektering tidligst fra 2023. Gjennomføring og omfang vil avhenge av løsning som reguleringsplanen resulterer i.

## Fv5190 Apeltunvegen Skjoldskiftet–Iglevatnet

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Analyse

**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

Tilrettelegge for trafiksikkerheit og framkomst for gåande og syklande i Apeltunvegen.

### Formålet med prosjektet

Avklare behov og moglege alternativ for tiltak. Forprosjektet vil sjå på kva for handlingsrom for tiltak som kan vere aktuelle og avdekke kva som er mogleg å få til med ulike ambisjonsnivå. Om det er trong for reguleringsplan eller ikkje.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tilrettelegge for bedre trafiksikkerheit, framkomst og mjuke trafikantar.

#### Støttekriterier

Tiltaket vil søke å finne betre løysingar i og for kryss, avkøyrslar og forhold for kollektivtrafikken.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Fortetting i KPA 2018, nullvekstmål.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Gåbyen, sykkelstrategien, nullvisjonen.

#### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikkje berekna.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	300								
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Annet*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Eventuelle tiltak kan mulig delfinansieres gjennom utbyggingsavtaler.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** *Nei*

**Finansieringskilde(r)** *Fylkeskommunale midler*

**Prosjektet som del av helhet** *Ikke aktuelt.*



## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg** *Forprosjekt pågår*

**Planstatus utdyping** *Forprosjekt vil avdekke om det er behov for reguleringsplan eller om tiltak kan realiseres innen regulert vegareal.*

**Status grunnerverv flervalg** *Ikke avklart*

**Status grunnerverv utdyping** *Ikke aktuelt.*

**Forberedende arbeider flervalg** *Prosjektering pågår*

**Forberedende arbeider utdyping** *Prosjektering ikke startet opp (mangler et valgalternativ arket godtar ikke innsending om du ikke tikker av en av boksene).*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
15.01.2021	30.06.2021							

### Utdyping

*Forprosjekt vil avdekke mulighet for realisering av tiltak og eventuell fremdrift.*



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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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 Morvik. Del 1: Åsane terminal til Haukedalen skole på en strekning på ca. 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 trafiksikkerhetsutfordringer og kollektivutfordringer ved kanalisering av kryss og fotgjengerkryssing i kryssområdet Hesthaugveien Midtkleiva. Det er nødvendig å kanalisere kryssområdet med venstresvingefelt, sikring av fremkommeligheten til fotgjengere ved å utvide fortausbredden (ca. 150 m) og sikre kryssingssted.

### Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av reguleringsplan for etablering av oppgradert sykkelanlegg mellom Åsane terminal og Haukedalen skole. Hesthaugveien ved krysset til Midtkleiva er 1 av 20 ulykkespunkt i Bergen. Det vil være viktig å utbedre kryssområdet med tanke på fremkommelighet for kollektiv og for å sikre kryssende fotgjengere over Hesthaugveien. Tiltaket vil også ha betydning for trafiksikkerheten i selve kryssområdet.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående, syklende og kollektivreisende, og vil gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud.
- Tiltaket vil gi et nytt tilbud og en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Hesthaugvegen og bedre forbindelse for sentrale boligområder og funksjoner langs Hesthaugvegen til sentrale deler av Åsane.
- Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og holdeplassfasiliteter for kollektivtrafikken på strekningen.
- Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne



bidra til overføring fra bil til disse transportformene.

- Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i sentrale deler av Åsane og områder langs Hesthaugvegen mot Morvik.
- Tiltaket vil kunne bidra til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger.
- 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 CO<sub>2</sub>-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

Strekingen i del 1 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 strekingen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Tiltaket grenser i øst mot planområdet for Bybanen til Åsane, plangrense og samordning med løsningsene i denne planen må avklares.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

- Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene i denne delen av Åsane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	180000	0				5000	30000	145000	
Kroneverdi	2021					2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Kostnaden 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 realiseringa av tiltaket.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Fylkeskommunale midler, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>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.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Tiltaket var prioritert med planmidler i 2020, men pga kapasitet ble det ikke startet opp arbeid med reguleringsplan.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Det er gjort forundersøkelser med tanke på TS og kollektivutbedringene i planen.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Tidspunkt for ferdigstillelse av reguleringsplan er avgjørende for når prosjektet kan gjennomføres.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel, Trafiksikkerhet

**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

Etablering av oppgradert sykkelfelt i Hagerups vei med løysing i kombinasjon med fartsputene på strekningen, pluss nødvendig oppstramming av køyreveg og kryssområde. Det er behov for å endre løysning ut fra hensyn til TS og attraktivitet. Redusert gateparkeering må også vurderast.

## Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi eit meir attraktivt og trafiksikkert tilbod til syklende, samstundes som det gir betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

- Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklende, som skal gjere det meir attraktivt å sykle.
- 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 vil gjere det meir attraktivt for syklende, noko som vil bidra til overføring av reiser frå bil.
- Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekinga har høgt potensiale for syklende, på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Strekingen ligg innanfor byfortettingszone 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 Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte senter kan redusert.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekinga 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. Dette vil bidra til å overføre reiser frå personbil. Tiltaket er vurdert til å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	25000			2000	20000	3000			
<b>Kroneverdi</b>	2021			2021	2021	2021			
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei

## 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.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, 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 strekinga er difor sentralt for å tilby eit attraktivt og gjennomført tilbod.



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Ikke behov for reguleringsplan</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Tiltaket krev ikkje reguleringsplan, då det ombygginga skjer innanfor dagens gatetverrsnitt. Det må utarbeidast byggeplan som grunnlag for tiltaket.</i>
<b>Status grunnverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnverv utdyping</b>	<i>Tiltaket er innenfor dagens trafikkformål, og krev truleg ikkje grunnverv. Sanering av parkering kan bli aktuelt.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Ikkje relevant.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.04.2022	01.12.2022	01.06.2023	01.01.2024	01.06.2024

### Utdyping

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

## Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Trafiksikkerhet, Sykkel, Gange, 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

Tiltaket retter seg mot trafiksikkerhet for myke trafikanter og trafiksikkerhet i kryss/avkjørsel ved Tennebekk. Punktet er et av ulykkespunktene i Bergen der det bl.a. er skjedd alvorlig sykkelulykke.

### Formålet med prosjektet

Dagens løsning bygger på en eldre reguleringsplan og vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig spesielt for sykkeltrafikk gjennom avkjørselen. Det er behov for kanalisering som kan gi bedre trafiksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av næringsområdet.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tiltaket vil kunne bidra til å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikk. 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.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er forankret i sykkelstrategi: Inngår som del av definert sykkelnett i sykkelstrategi 2019-2030, og er del av GS-tilbudet langs riksvei 555 (inngikk som foreslått hovedrute i sykkelstrategi 2010-2019).

#### 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 trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for sykklende og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi men det foreligger ingen beregninger på dette.



## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	10000	0	0	1000	7000	2000	0	0	0
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Reell tidspunkt for realisering må avklares når det foreligger vedtak på reguleringsplan. Plankostnader finansieres av planpotten. Estimerte kostnader for realisering av tiltaket vurderes som grove estimat basert på erfaringstall. Vestland fylkeskommune vi foreta anslag på reguleringsplan og byggherreoverslag før tiltaket eventuelt er klart for utlysning.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde(r) Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet Ikke vurdert.



## Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping Planarbeidet er i oppstartfasen og er bemannet med resursser. Dialog pågår med Bergen kommune, «på vei mot» oppstartsmøte.

Status grunnerverv flervalg Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping Ikke relevant.

Forberedende arbeider flervalg

Forberedende arbeider utdyping Ikke relevant.



## 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 2021. Avhengig av tidspunkt for vedtak av plan vurderes tiltaket tidligst å kunne starte opp med byggearbeider i 2023.



## Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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 holderplasser på strekningen Fv582 Hagerups vei–Wergeland. Tiltaket innebærer også at vegbane/rundkjøring/forholda for køyrande mv. blir utbetra. Trygge kryssingspunkt for mjuke trafikantar.

### Formålet med prosjektet

Etablere et trafiksikkert 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, trafiksikkert og effektivt tilbud. 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. Dei som kjem sørfrå, t.d. frå Fantoft-, Storetveit og Paradis-området vil og nytte godt av tilbudet.
- Tiltaket vil bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken gjennom oppgradering av holderplasser 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 vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil øke konkurransekrafta mot bil.
- Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling/styrking av Werge-

land som bydelssenter og bybanestopp. Tiltaket vil kunne bidra til reduksjon i antall bilreiser på grunn av nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser.

- Strekningen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA.

## 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. Tiltaket er også 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, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Koplinga til sykkelvegen på Mindemyren medverkar til eit heilskapleg tilbod til sentrum for aktuelle brukargrupper.
- Sentrums- og knutepunktsutvikling: Wergeland er eit utpeika fortettings- og transformasjonsområdet. Dette tiltaket er eitt av fleire tiltak føresett som nødvendig for å lukkast 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. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	115000	0	0	5000	25000	35000	32000	18000	
Kroneverdi	2021			2021	2021	2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

## Reguleringsplan

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>18.november 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 2021-kr. Fylkeskommunen vil utføre byggherreoverslag før eventuell utlysning og kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Tiltaket er 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 noen utbyggingsavtaler i området tidligere, og én avtale er nå ute til offentlig høring. 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 grunnverv til kommende offentlige byrom.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Status: Planforslag er innsendt til 1. gangs behandling i Bergen kommune januar 2021.</i>

<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Vestland fylkeskommune finansierer grunnerverv knyttet til realiseringen av infrastrukturtiltaket på fylkesveg.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Prosjektering vil bli iverksatt når reguleringsplan er vedtatt.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Ferdigstilling plan 2021/2022. Prosjektering: 2022/2023 Bygging: 2024-2025. Sluttoppgjør trolig etter 2025.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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. Etablering av høgresvingefelt i krysset Storetveitvegen X Fantoftvegen. Siderforskyving av rundkøyring 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.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklende. Strekninga har dårleg tilbod til 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. 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 syklende er separert. Tilrettelegg 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 folkehelse og auka trafikktryggleik.*

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

*Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklande (1000-2000 pr døgn). Vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel og gange. Tiltaket vert rekna å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomheit.*



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	232000					7000	20000	205000	
Kroneverdi	2021					2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

### Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

*Kostnadane er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan for ei lengre strekning (Brennhaugen - Hagerups vei). Kostnadane for strekninga Fantoft - Hagerups vei (litt over halve strekninga i reg.plan) er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil utføre byggherreoverslag før utlysing, og kostnadsestimater er usikre til denne vurderinga føreligg.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

### Finansieringskilde(r)

*Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet*

### 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.*



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Reguleringsplan pågår*

### Planstatus utdyping

*Planforslag er sendt til 1.gangs handsaming til Bergen kommune desember 2019. Sannsynleg offentlig ettersyn haust 2021.*

### Status grunnverv flervalg

*Ikke avklart*

## Status grunnverv utdyping

*Grunnverv vil kunne starte når reguleringsplan er vedtatt. Truleg krevjande grunnverv på strekninga.*

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

*Ikkje relevant*



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Tentativ gjennomføringsplan: Handsaming av plan 2021-2023 Prosjektering 2024-2025 Bygging 2025-2026*

## Fv585 Gateopprusting Kong Oscarsgate (Nygaten Stadsporten)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gateopprustningen er en videreføring av gateopp-  
rustningsprosjektet som er gjennomført i Kong Oscars  
gate frem til Nygaten. Prosjektet gjelder trinn 2 fra  
Nygaten til Stadsporten. Strekningen er avlastet etter  
ny trafikkregulering av Kong Oscars gate, og kan bli  
ytterligere avlastet i Trafikkplan sentrum. Dette mulig-  
gjør mer fotgjenger- og sykkelvennlige løsninger. Ombygging av krysset Kong Oscars gate/Strøm-  
gaten inngår i prosjektet. Forprosjektet beskriver konkret løsning. I prinsippet er dette utskifting  
av gatedekke og bredere fortau. Graveklubben ønsker et samarbeid om oppgraderingen av Kong  
Oscars gate. Anleggsarbeidene i forbindelse med bygging av bybanen starter etter planen i 2025.  
Det kan ikke foregå anleggsaktivitet i Kong Oscars gate parallelt med bybaneutbyggingen i sen-  
trum.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å bedre miljøkvaliteter og forholdene for myke trafikanter (nytt gate-  
dekke, bredere fortau etc.).



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Styrker gange og sykkel som transportmiddel i sentrum
- Bedre miljøkvaliteter/design i historisk del av sentrum
- Del av strategi/tilrettelegging for redusert biltrafikk i sentrum
- Ingen direkte innvirkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sentrum mer at-  
traktiv for bosetting

#### Støttekriterier

Ingen direkte innvirkning på transportarbeid/CO2-utslipp etc.



## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

- Ombygging av krysset Kong Oscars gate / Strømgaten vil være knyttet til å ivareta overordnede mål om bedre fremkommelighet for kollektivtransport (som følge av at sentrum avlastes for gjennomkjøring av biltrafikk)
- Utbedring av gaten vil kunne gi lavere fart for biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikk-sikkerhet (nullvisjonen). Mye gangtrafikk i tilknytning til skoler i området.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre gange og sykkel mer attraktiv og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i bysentrum.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	200000	0	2000	20000	40000	60000	60000	18000	
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstall/grov kalkyle. Tentativ periodisering av midler. Kostnader er estimert basert på erfaringer fra forrige byggetrinn. Det vil være avgjørende å etablere et teknisk forprosjekt for å foreta nødvendige avklaringer ref. erfaringer fra første byggetrinn før endelig beslutning om realisering av tiltaket. (Etablering av kontakt med Riksantikvar, NIKU, eventuelle miljøbrønner for kartlegging av grunnvannstand, og i tillegg muligheter for å opprettholde kollektivtilbudet i en eventuell byggefase). Forprosjektet vil avdekke mulig tidspunkt for gjennomføring.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

## Prosjektet som del av helhet

Graveklubben med BIR Nett og Bergen kommune, VA-etaten i spissen ønsker et samarbeid med Miljøløftet om oppgradering av Kong Oscars gate fra krysset Nygaten/Heggebakken og frem til Stadsporten. Det er behov for oppgradering/utskifting av all nedgravd infrastruktur, og det skal i tillegg etableres nedgravd bossnett i gaten. Det ligger en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst i samordning av prosjektene/kostnadsdeling, jfr. andre samarbeidsprosjekt i sentrum i de senere årene (Strandgaten, Haugeveien mfl.)



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Det er behov for et teknisk forprosjekt og oppdatering av forprosjekt.

### Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnerverv utdyping

Stort sett offentlig gategrunn.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

### Forberedende arbeider utdyping

Forprosjekt settes i gang om det tilsluttes.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

En gjennomføring av tiltaket avhenger av utfallet av teknisk forprosjekt som må gjennomføres først. Tiltaket krever koordinering med flere parter og antikvariske myndigheter. Tiltaket må og tilpasses/ ta hensyn til en anleggsfase for Bybanen til Åsane.

# Fv585 Straksløsning for sykkel på strekningen Christies gate–Bradbenken

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:**

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

## Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Midlertidig løsning basert på enkel tilrettelegging og oppmerking av gjennomgående sykkelvei på strekningen Christies gate - Bradbenken. Arealbeslag til sykkelvei over Torget begrenses til et minimum, og løses delvis ved innsnevring av kjørebane. Siden sykkeltilbudet vil være midlertidig frem til anleggsarbeidet for Bybanen i sentrum, må omfang og kostnader begrenses. Det legges derfor opp til delstrekninger uten tiltak (sykkel i blandet trafikk/ shared space). Alle tiltak er innenfor regulert trafikkareal.

## Formålet med prosjektet

Det mangler sykkelforbindelse gjennom sentrum fra sør til nord - fra Festplassen/Christies gate til Bradbenken - som binder sammen sykkelveinettet. Videreføring av sykkelveien fra Sandvikstorget til Bradbenken er under planlegging. Behovet for å tilrettelegge for sykling gjennom sentrum er stor.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i sykkeltilbudet fra Bergen sør og gjennom sentrum til Sandviken. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til sykling. Tiltaket vil redusere konflikt mellom sykkel og kjøretrafikk.

### Støttekriterier

- Flere sykkelruter vil på grunn av bedre tilrettelegging kunne være et bidrag til overføring av trafikk fra bil.
- Tiltaket vil gi mer direkte og kortere gangavstand fra arbeidsplasser på f.eks. Bontelabo/Skolten til sentrum.
- Flere sykkelruter på grunn av bedre tilrettelegging vil kunne være et bidrag til overføring av

trafikk fra bil.

- Tiltaket vil gi mer direkte og kortere gangavstand fra arbeidsplasser på for eksempel Bontelabo/Skolten til sentrum. Bidrar til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og sentrum kan reduseres.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Overordnet mål om tilrettelegging for sykkel. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil kunne bedre trafikksikkerheten for syklister på strekningen.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket kan ha samfunnsøkonomiske gevinster i form av økt sykkelandel og reduserte ulykkeskostnader.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	15000	0	2000	13000					
Kroneverdi	2021		2021	2021					
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsoverslag basert på forprosjekt.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Del av sammenhengende midlertidig sykkelforbindelse gjennom sentrum (nord-sør).



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

## Planstatus utdyping

Forutsetter byggemelding i prosjekteringsfasen.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Kun offentlig vei- og torgareal berøres.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

Prosjektering ikke startet opp.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.08.2021	01.03.2022	01.05.2022	15.12.2022	15.12.2022

### Utdyping

Stor usikkerhet.

## Fv585/Fv5324 Nattlandsveien Nord, Wiers–Jenssens vei–Hagerups vei

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, 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

Sykkelfelt eller sykkelveg med fortau langs Nattlandsveien mellom Wier-Jenssens vei–Hagerups vei, og kollektivfelt frå Landåstorget–Hagerups vei. Prosjektet inkluderer også sykkelfelt eller sykkelveg med fortau langs Hagerups vei frå Nattlandsveien til Birkeveien. Totalt 900 m lang strekning.

### Formålet med prosjektet

Etablering av oppgradert sykkelanlegg og kollektivfelt i nordre del av Nattlandsveien. Strekingen er ulykkesutsatt i dag, og det er behov for å endre/oppgradere sykkelløysingen og å bedre forholda for kollektivtrafikken på strekingen. Det er mykje gangtrafikk på tvers, og prosjektet er eit felles prosjekt for å oppgradere tilbodet til gåande, syklende, kollektivreisande og å betre trafikktryggleiken i området.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Tiltaket gir et nytt tilbod for syklende og et oppgradert tilbod for gåande og kollektivreisande, slik at tilbodet vert meir attraktivt, trafiksikkert 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 strekingen.
- 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 redusert.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekninga 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 gåande, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket betrar trafikktryggleiken for anna køyretrafikk.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med høgt potensiale for syklende (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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	135000								
Kroneverdi	2021								
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er basert på grov løpometerpris for krevjande prosjekt. Prosjektet inneheld murar, delvis ombygging av veg og kryss, og estimatet er svært usikkert, då løysingane og omfanget ikkje er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidd. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den føreligg, og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realiseringa av tiltaket.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Strekninga vil være del av utvikling i sentrale deler av Landås og utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet på Landås. Strekninga knyter store bustadområde mot Haukeland sjukehus og vidare mot sentrum, men ein er avhengig av betre tilrettelegging i kommunalt vegnett mellom Hagerups vei og Haukeland/Kronstadtunnelen for å utnytte potensialet for auka andel syklende i Nattlandsveien. Prosjektet heng også tett saman med utbe-tring av sykkelanlegget vidare sørover i Nattlandsveien.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår, Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

Reguleringsplanforslag er under utarbeidelse, men er sett på vent for å avklare systemløsning for syklende for heile strekninga til Birkelundstoppen.

### Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnerverv utdyping

Avventar reguleringsplan.

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

Ikkje relevant.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

Tentativ gjennomføringsplan: Utarbeiding og handsaming av reguleringsplan: 2021-2023. Prosjek-tering: 2024. Bygging: 2025-2026.



## Fv587 Søylen Sundsbrua

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Arna

**Byggherre/ansvarlig:**

**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. Ny bro må regulerast for å få tilgang til naudsynt areal. Grensesnitt mot ei framtidig plan for Grimesvingane må avklarast i planarbeidet. Søylen Sundsbrua (frå 1941)

på Hardangervegen i Bergen nærmer seg sin levetid (2030) og har større skader. Tilstandsrapport utarbeidd av Multiconsult anbefaler at brua nedklassifiserast til tiltak er gjennomført. Dagens bru «svever i lause lufta», landkara er sprukke og vassføringa gjer skade med undergraving. Brua kan skli ut ved auka vassføring, flaum eller ved ei ulukke f.eks påkjørsel. Ei slik situasjon vil i stor grad påverke sårbarheita i trafikken i Bergen, da dette er ein heilt sentral omkøyringsveg for E39 gjennom Bergen sentrum. Multiconsult har utført tilstandsvurdering av brua. Den konkluderer med at umiddelbare tiltak bør utførast og at brua nedklassifiserast fram til tiltak er utført. Også tidlegare inspeksjonsrapporter frå SVV viser teknisk tilstand med skader på eksisterande bru. Tilbakemelding fra SVV/VD 27.08.2020: I etterkant av leveransen frå Multiconsult er rapporten vurdert av Vegdirektoratet i forbindelse med spørsmål om nedklassifisering av bruksklasse. Det er VD som har formell godkjenning på brukonstruksjonar. VD setter strenge krav til ein nedklassifisering. Spesielt med tanke på vegstrekningens høge ÅDT og viktigheita av vegstrekningen. SVV/VD er av den oppfatning at det ikkje er umiddelbar trong for nedskrivning då full kollaps av bruoverbygning syner usannsynleg: «Risset i overgang tverrbærer/bjelke i landkarakse gir ikkje grunn til stor bekymring da tverrbærer er eit sekundærbæreelement og risset ser ut til å lukke seg oppover mot bruplata. På grunn av bruas store vinkel mellom tverrbærer og hovudbjelker, blir overgangen her spesiell og opprissing er ikkje unaturleg. Noko som kan gi grunn til bekymring men som ikkje kommer klart fram i rapporten frå Multiconsult er utvasking av betong/mørtel i tørrsteinsmur ned mot vassoverflata i frontmuren i landkaret rett under opplagringen. Fundamentering bør kartleggast og det bør vurderast å støype ut/injisere holrom mellom steina samt kanskje forbinde alt betre med ein fordybla, armert påstøyp på frontmuren i forkant. Sjølv om brua skiftes ut med ny kan det være fornuftig å gjere dette tiltaket for å sikre at den fungerer frem til ny bru er på plass. Nedskrivning av tillat nyttelast pga. dette har liten verdi da fortsatt utvasking uansett kan forårsake at understøtte av overbygning «gir seg» og at det oppstår ein større deformasjon i brua som igjen kan medføre at

den må stenges». Avbøtande tiltak er initiert på gamal bru, men det er ønskeleg å gå vidare med ny bro- løysing, inkludert tilbod til myke trafikantar, då dette ikkje er eit tilbod på eksisterande bru. Framtidig bru er under prosjektering og grunnboring er utført.

## Formålet med prosjektet

Oppretthalde framkomme og redusere sårbarheit i trafikkavviklinga i Bergen. Etablere tilbod for gåande og syklende på strekninga.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Ei ny bro inkludert eit tilbod for gåande og syklende vil gi et heilt nytt tilbod for myke trafikantar på strekninga. Dagens bru har ikke tilbod til desse trafikantane.

### 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.

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Dette er ikkje berekna.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	40000	3000	0	0	5000	27000	5000	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2020	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet, Byggherreoverslag

<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Reguleringsplanen er estimert å ha en kostnad på ca 3,5 mill og vil truleg halde fram i 2021 og inn i 2022. Desse kostnadene blir dekket innafor posten planlegging fylkesveg i Bergen. Utgifter til byggeprosjektet vert søkt realisert med finansiering av det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet. Eit premiss for at tiltaket skal få midler har vore at det sikrar framkomme og betrar høva for myke trafikantgrupper. Kostnadsestimat på ei ny bro er grovt estimert og det visast til at kostnader må avklarast gjennom pågåande prosjektering og regulering. 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 minimum få ein kostnad på mellom 30-40 mill. kr. Vestland fylkeskommune vil gjennomføre anslag når reguleringsplan ligger føre.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Fylkeskommunale midler</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>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.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>For å skaffe til veie naudsynt areal for å få etablert ny bro er det avgjerande å regulere framtidig løysing.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket er under prosjektering og grunnboringer er utførtd. 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.</i>



## 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.

## Kv4324/Kv5316/Kv5322/Kv5734 Birkeveien m/fl, avlasting av Nattlandsveien. Bygging

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Bergen kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Bergen kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Ombygging av gatenet for å bedre ivaretar syklisters behov for fremkommelighet, sikkerhet og trygghet.

Skilttiltak, oppmerkingstiltak, og kontroll på dekke/underbygning og belysning på strekningen Birkeveien - Gimleveien til krysset Idrettsveien. Derfra i to grener:

En mot Ibsensgate i Idrettsveien og en mot Kronstad-tunnelen. Forprosjekt med trafikkplan og prosjektering er planlagt gjennomført i 2022. Bygging av tiltaket

er planlagt gjennomført 2023 og 2024 og er en videreføring av forprosjekt/prosjektering som skal gjennomføres i 2022. Strekningene er deler av sykkelstrateginett prioritert for utbygging av det offentlig 2020-2030.

### Formålet med prosjektet

Ombygging av gatenet for å bedre ivaretar syklisters behov for fremkommelighet, sikkerhet og trygghet. Skilttiltak, oppmerkingstiltak, og kontroll på dekke/underbygning og belysning på strekningen Birkeveien - Gimleveien til krysset Idrettsveien. Derfra i to grener: En mot Ibsensgate i Idrettsveien og en mot Kronstad-tunnelen. Forprosjekt med trafikkplan og prosjektering er planlagt gjennomført i 2022. Bygging av tiltaket er planlagt gjennomført 2023 og 2024 og er en videreføring av forprosjekt/prosjektering som skal gjennomføres i 2022. Strekningene er deler av sykkelstrateginett prioritert for utbygging av det offentlig 2020-2030.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjøre det mer attraktivt og enklere å sykle. Bedre mulighetene for forutsigbar og god samhandling mellom trafikantgrupper. Økt trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Bedre forhold for gående.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med NTP, RATP, KPS, KPA.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tråd med hovedmål i byveksttalen, i tråd med sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, reduksjon i personbil trafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	50000	0	0	0	20000	30000	0	0	0
Kroneverdi	2022				2022	2022			
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurdering er et snittpris baserte på erfaringstall.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Sykelstrategi 2020-2030. Del av sykkelnett prioritert for offentlig utbygging i strategiperiode. Forprosjekt og prosjektering er spilt inn på eget prosjektark i 2022, og vil gir grunnlag til- og klargjøre for dette utbygging i 2023-2024.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

## Planstatus utdyping

Forprosjekt og prosjektering blir gjennomført i 2022 og vil avklare mulig behov for mindre regulerings endringer.

## Status grunnerverv flervalg

Avklart

## Status grunnerverv utdyping

Status blir avklart i forprosjektet.

## Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig, Byggesak godkjent

## Forberedende arbeider utdyping

Forberedende arbeid vil ha status notert over etter gjennomføring av forprosjekt/prosjektering i 2022.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.03.2023	30.10.2024	15.11.2024

### Utdyping

Forprosjekt og prosjektering foregår som eget prosjekt i 2022.

## Kv4324/Kv5316/Kv5322/Kv5734 Birkeveien m/fl, avlasting av Nattlandsveien. Forprosjekt/prosjektering

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Bergen kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Bergen kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Forprosjekt og prosjektering for ombygging av gatenet. Det må skisseres en løsning for ny utforming av strekningene som bedre ivaretar syklisteres behov for fremkommelighet, sikkerhet og trygghet. Skilttiltak, oppmerkingstiltak, og kontroll på dekke/underbygning og belysning på strekningen Birkeveien - Gimleveien til krysset Idrettsveien. Derfra i to grener: En mot Ibsensgate i Idrettsveien og en mot Kronstadtunnelen.

Forprosjekt med trafikkplan og prosjektering er planlagt gjennomført i 2022. Bygging av tiltaket er planlagt gjennomført 2023 og 2024, og føres inn på eget prosjektark.

### Formålet med prosjektet

Etablere et vegnett med attraktivt sykkeltilbud på en viktig kobling sentralt i byområdet. Strekningene fremstår nå som hull i utbygd eller pågående sykkelnett. Regulering av sykkeløsning i Nattlandsveien avsluttes i Hagerupsvei ved krysset med Birkeveien. Tilkomst fra øvrige områder i sør langs sykkelfelt inn mot det samme krysset fra motsatt side av Hagerupsvei. Det er behov for å trekke denne tilretteleggingen videre mot nord for å gi syklisterne en tydelig og trygg tilkomst både til sykehusområdet og mot høyskolen, Danmarks plass og sentrum.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjøre det mer attraktivt og enklere å sykle. Bedre mulighetene for forutsigbar og god samhandling mellom trafikantgrupper. Økt trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Bedre forhold for gående.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med NTP, RATP, KPS, KPA.



## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tråd med hovedmål i byveksttalen, i tråd med sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, reduksjon i personbil trafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	1500	0	0	1500	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2022			2022					
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsoverslag er basert på erfaringstall fra lignende prosjekter.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Sykelstrategi 2020-2030. Del av sykkelnett prioritert for offentlig utbygging i strategiperiode. Forprosjekt og prosjektering er førstefase av det helhetlig prosjektet. Dette vil gir grunnlag til- og klargjøre for bygging i 2023-2024.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

## Planstatus utdyping

Endelig status i forhold til mulig mindre regulerings endringer avklares i forprosjektet.

## Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnerverv utdyping

Mest sannsynlig ikke nødvendig med grunnerverv. Endelig status avklares i forprosjektet.

## Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

Dette prosjekt er forprosjekt/prosjektering, og forberedende arbeid til byggeprosjektet i 2023-2024. Det er gjort en enkel utredning av strekningen.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
10.01.2022	30.04.2022			01.06.2022	30.11.2022			15.12.2022

### Utdyping

*Bygging av tiltaket er spilt inn som eget prosjekt i 2023-2024.*

## Kv4625/Kv4653 Klaus Hansens vei m/fl.

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel, Gange

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Bergen kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Bergen kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tilrettelegging for sykkel - Klaus Hansens vei/Jonas Lies Vei/Hunstadsvingen + trasé gjennom Haukeland sykehus området frem til kryss Ibsens gate/Haukelandsveien. Bygging av tiltaket er planlagt gjennomført 2023 og 2024 og er en videreføring av forprosjekt/prosjektering som skal gjennomføres i 2022. Strekningene er deler av sykkelstrateginett prioritert for utbygging av det offentlig 2020-2030, og få vesentlig økt viktighet som tverrkobling etter innsigelser mot sykkeltilrettelegging på Ibsens gate.

### Formålet med prosjektet

Prioritering-, tilrettelegging-, og fremkommelighet for sykkel. Tiltaket vil legge til rette for manglende øst/vest tverrkobling over Bergensdalen. Bidrar til økt sykkelandel, og avlaste kollektivtransport til Haukelandsykehus. Prosjektet er byggeklar etter forprosjekt/prosjektering som gjennomføres i 2022.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjøre det mer attraktivt og enklere å sykle. Bedre mulighetene for forutsigbar og god samhandling mellom trafikantgrupper. Økt trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Bedre forhold for gående.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med NTP, RATP, KPS, KPA.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tråd med hovedmål i byvekstavtalen, i tråd med sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, reduksjon i personbil trafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	50000	0	0	0	20000	30000	0	0	0
Kroneverdi	2022				2022	2022			
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

### Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurdering er et snittpris baserte på erfaringstall.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Forprosjekt og detaljprosjektering av strekningen er spilt inn som eget prosjekt i 2022. Dette prosjektet omfatter selv utbygging av strekningen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Behov for regulering er vurdert i forprosjekt.

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Grunneier situasjon er avklart i forprosjektet.

### Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent

### Forberedende arbeider utdyping

Forberedende arbeid vil ha status notert over etter gjennomføring av forprosjekt/prosjektering i 2022.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.03.2023	31.10.2024	30.11.2024

## **Utdyping**

*Forprosjekt og prosjektering foregår som eget prosjekt i 2022.*

## Kv4625/Kv4653 Klaus Hansens vei m/fl. Forprosjekt + prosjektering

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel, Gange

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Årstad

**Byggherre/ansvarlig:** Bergen kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Bergen kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bergen kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tilrettelegging for sykkel - Klaus Hansens vei/Jonas Lies Vei/Hunstadsvingen + trasé gjennom Haukeland sykehus området frem til kryss Ibsens gate/Haukelandsveien. Forprosjekt med trafikkplan og prosjektering er planlagt gjennomført i 2022. Bygging av tiltaket er planlagt gjennomført 2023 og 2024, og føres inn på eget prosjektark. Strekningene er deler av sykkelstrateginett prioritert for utbygging av det offentlig 2020-2030, og få vesentlig økt viktighet som tverrkobling etter innsigelser mot sykkeltilrettelegging på Ibsens gate.

### Formålet med prosjektet

Prioritering-, tilrettelegging-, og fremkommelighet for sykkel. Tiltaket vil legge til rette for manglende øst/vest tverrkobling over Bergensdalen. Bidrar til økt sykkelandel, og avlaste kollektivtransport til Haukelandsykehus. For at prosjektet er byggeklar til 2023 er det viktig at det er satt av midler til forprosjekt og prosjektering i 2022.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Gjøre det mer attraktivt og enklere å sykle. Bedre mulighetene for forutsigbar og god samhandling mellom trafikantgrupper. Økt trafiksikkerhet.

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Bedre forhold for gående.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med NTP, RATP, KPS, KPA.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tråd med hovedmål i byvekstavtalen, i tråd med sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, reduksjon i personbil trafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	1500	0	0	1500					
Kroneverdi	2022			2022					
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

### Kostnadsvurdering utdyping

Koatnadsoverslag er basert på erfaringstall fra lignende prosjekter.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Prosjektet er forberedende arbeid til et byggeprosjekt planlagt i 2023-2024.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Endelig status i forhold til mulig mindre regulerings endringer avklares i forprosjektet.

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Mest sannsynlig ikke nødvendig med grunnerverv. Endelig status avklares i forprosjektet.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

### Forberedende arbeider utdyping

Tiltaket er et forprosjekt med detaljprosjektering som skal legge til rette for et byggeprosjekt i 2023-2024 (se eget prosjektark). Det er gjort et enkel forberedende utredning av strekningen.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt	Planfase	Prosjekteringsfase	Byggefase	Ferdig
-------------	----------	--------------------	-----------	--------

Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2022	30.04.2022			01.06.2022	30.11.2022			15.12.2022

## Utdyping

*Bygging av tiltaket er spilt inn som eget prosjekt i 2023-2024.*



## N/A Oppfølging av gåstrategi

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange

**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

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 utarbeider nå 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 utbygging. En viktig satsing er gangtraseer til viktige målpunkt. For tiden kartlegges 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. For tiden arbeides det med ca. 150 mulige tiltak.

### 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.

#### Støttekriterier

Redusere kø på vei, luftforurensing og støy.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

En har fokus på både effektive og trygge gangveger i områder med konsentrert bebyggelse.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gange er øverst i transportpyramiden.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	170300	0	0	2000	4000	7000	12000	47800	97500
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

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 2021-2024. 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.

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

**Finansieringskilde(r)** 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 sykkel, trafiksikkerhet, kollektiv og knutepunktsutvikling.



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt, Ikke behov for reguleringsplan</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Kartleggingene vil avdekke behov for reguleringsplan og erverv. Hovedoppgavene innledningsvis er å sikre rettigheter til grunn og å få godkjent nødvendige byggesaker.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart, Arbeid pågår</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<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>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Porteføljesatsingen gjør det mulig å legge opp en lang-siktig og målrettet strategi for arbeidet frem mot 2030. Innsatsen legger opp til en gradvis økning i bevilgningene. 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.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2030

### 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.*

## N/A Oppfølging av sykkelstrategi

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering 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 er oppfølging av vedtatt sykkelstrategi for Bergen kommune. Strategien er utarbeidet i samarbeid med partene i Miljøløftet. Handlingsplan for sykkeltiltak på kommunal veg er nå under behandling. 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 2021 er det for sykkelnett listet opp rett i overkant 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 sykkelparkeering, etablering av sykkelveier i eksisterende tverrsnitt til utbygging av nye sykkeltraseer.

### 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	235800	0	4000	17000	17000	17000	20000	84100	76700
Kroneverdi	2021		2021	2021	2021	2021	2020	2021	2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Byggherreoverslag, Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

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 2021-2024. I tråd med bystyrets vedtak om sykkelstrategien er kommunens ambisjon en fortsatt satsing frem mot 2030. Sykkelsatsingen består av mange tiltak, og de fleste tiltak som skal gjennomføres i perioden er pr dd ikke kostnadsberegnet. Dette er under arbeid. Prosjektet "Oppfølging av sykkelstrategi" 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.

### Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

### Finansieringskilde(r)

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, trafikksikkerhet, og knutepunktsutvikling.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

#### 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 flervalg

Ikke avklart, Arbeid pågår, Eksproprierings sak pågår, Avklart

#### Status grunnerverv utdyping

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.

#### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent

#### Forberedende arbeider utdyping

Det arbeides med flere tiltak parallelt og disse er derfor i ulik fase med hensyn til forarbeider. Dette vil være kontinuerlig status gjennom perioden.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2021	09.01.2030	09.01.2030

### 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.

## E16 Kollektivtiltak Foreningsgaten

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

### 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. Prosjektet i Olav Kyrres gate vil legge til rette for midlertidige tiltak med innsnevring i Foreningsgaten og midlertidig skilting etter åpning av Olav Kyrres gate ut 2021 fram til permanente tiltak kan etableres i 2022.

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre trafikkikkerhet. 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

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	10000				10000				
Kroneverdi	2021				2021				
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

*Byggherreoverslag*

### Kostnadsvurdering utdyping

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

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

*Ja*

### Finansieringskilde(r)

*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 flervalg

*Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan*

### Planstatus utdyping

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

### Status grunnerverv flervalg

*Avklart*

### Status grunnerverv utdyping

*Ikke behov for grunnerverv.*

### Forberedende arbeider flervalg

*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			01.01.2022	30.06.2022	01.07.2022	31.12.2022	31.12.2022

### Utdyping

*Ikke relevant.*





## E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

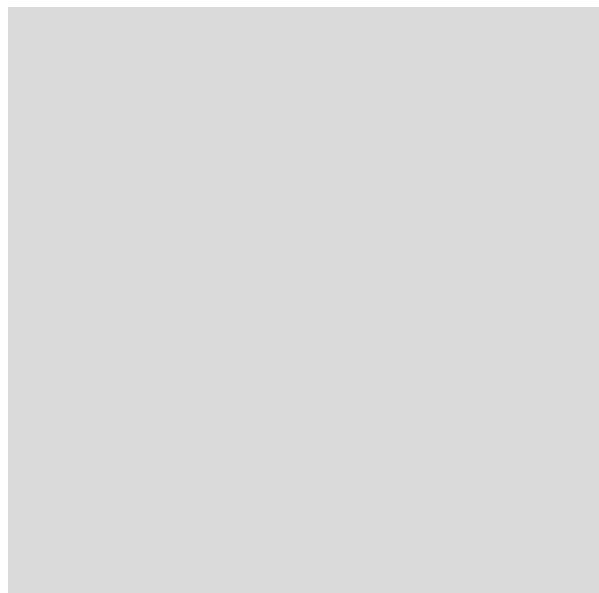
**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv.5338 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	11000	0	2000	0	9000	0	0	0	0
Kroneverdi	2021	0	2021	0	2021	0	0	0	0
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

### Kostnadsvurdering utdyping

Basert på mengdeliste fra forprosjekt.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Bedret fremkommelighet for kollektivtrafikken.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Tiltak innenfor trafikkareal, liten risiko og usikkerhet.

### Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnerverv utdyping

Tiltak innenfor trafikkareal.

### Forberedende arbeider flervalg

### 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	
				18.08.2021	18.12.2021	18.01.2022	18.06.2022	18.07.2022

## Utdyping

Relativt enkelt prosjekt, liten risiko for uforutsette problemer.



## Fv5170 Sandslivegen kollektivfelt

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** 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

Kollektivfelt fra holdeplass Eldsbakkane frem til kryss mot Dolvikvegen, fv 5186, totalt i underkant av 200 meter. To alternative løsninger er aktuelle. Alternativ 1: Kollektivfelt helt frem til og gjennom kryss mot Dolvikvegen. Flettestrekning i Dolvikvegen. Rampe til g/s-bro må flyttes inn i skjæringen. Alternativ 2: Minimumsløsning med kollektivfelt som avsluttes 50 m før krysset. Mindre inngrep enn alternativ 1, men usikkert om dette vil ha tilstrekkelig effekt. Det bør vurderes i kombinasjon med aktiv signalprioritering for størst effekt. Nytt kollektivfelt vil ta av dagens tilbud for mjuke trafikanter, blandet g/s løsning. Det må da 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. Vurdere å regulere bedre tilbud for mjuke trafikanter.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten. Strekningen er høyt prioritert for bedre bussfremkommelighet, for å få 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 (Dolviken terminal).

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Strekningen er del av sykkelnett 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

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	0								
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden 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.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde(r) Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Det fins kun eldre reguleringsplaner i området. I plan fra 1992, er det regulert til "friområde" der hvor det er tenkt å etablere kollektivfelt og g/s løsning i Sandslivegen (ID 4601 8770000). I plan fra 1997 er det regulert til "felles grøntareal" der hvor det eventuelt er tenkt å etablere kollektivfelt og forskjøvet g/s- løsning i Dolvikvegen (D544601 15110000).</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>I Sandslivegen må det antakelig erverves noe kommunal grunn. I Dolvikvegen kan det bli aktuelt å erverve privat grunn.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Ikke avklart.*

## Fv5174 Kokstadvegen kollektivfelt og g/s-tiltak

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** 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

Etablere kollektivfelt langs Kokstadvegen, retning øst mot rundkjøringen i Ytrebygdsvegen (fv. 556/557).

Strekningen har i dag felles gang- og sykkelveg parallelt med vegen. Kollektivfeltet må trolig bygges i dagens gang- og sykkelveg, og nytt tilbud til gående og syklende må derfor etableres. Ny løsning for gående og syklende må derfor reguleres, og standard

(separat løsning eller blandet gående og syklende) må derfor avklares i planarbeidet. Vurdere om kollektiv- og g/s-løsningen bør starte fra holdeplassen "Kokstad ved BKK". I så fall blir den omlag 850 meter lang. Alternativet er et kortere felt som starter fra holdeplassen "Kokstadgrenda". I så fall blir den omlag 330 m. Det finnes eldre plan for kollektivfelt, men den er utdatert (over 10 år). Det foregår flere planarbeid i området, som vil kunne påvirke trafikkmengde og utforming av vegen. Bergen kommune er i gang med en stor trafikkanalyse for hele Ytrebygda. Dette arbeidet må legges til grunn for utforming av denne planen.

### Formålet med prosjektet

Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten og samtidig regulere for bedre g/s løsning. Strekningen er høyt prioritert for bedre bussfremkommelighet, mens den ikke er like høyt prioritert innenfor fagområde sykkel (da strekningen har et tilbud i dag, og ligger i utbyggingsfase 2). Det må derfor vurderes hvilken løsning det skal reguleres for g/s.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten og samtidig regulere for bedre g/s løsning. Strekningen er høyt prioritert for bedre bussfremkommelighet, mens den ikke er like høyt prioritert innenfor fagområde sykkel. Det må derfor vurderes hvilken løsning det skal reguleres for g/s, og hva som skal bygges.



## 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. Strekingen ligger som sykkelnett i sykkelstrategi for Bergen, utbyggingsfase 2.*

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

*Det er ikke like høyt prioritert i sykkelstrategien å oppgradere gang- og sykkeltilbudet på denne aktuelle strekingen. Bedre tilbud for mjuke trafikanter, med separering av gående og syklende, vil likevel bidra til at flere velger annet enn privatbiltransport.*

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	0								
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

*Kostnaden er ikke estimert da løsning og utstrekning ikke er klart før forprosjekt og 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.*

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

**Finansieringskilde(r)** Fylkeskommunale midler

**Prosjektet som del av helhet** Kan kanskje bli aktuelt med finansiering utenfor Miljøløftet (anleggsbidrag).



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Eldre Reguleringsplan fra 2004 vedtatt, ID 17020000, men kan ikke brukes til ekspropriasjon.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Bergen kommune er i gang med en stor trafikkanalyse for hele Ytrebygda. Dette arbeidet må legges til grunn for utforming av denne planen. Det bør også hentes ut kjøretidsmålinger buss, fra Skyss.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Ikke avklart.*

## Fv5322 Holdeplasser ved Sletten senter bybanestopp

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, 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

Foreløpig utkast til løsning, som må diskuteres nærmere med ts, g/s og Bergen kommune:

- Holdeplassen, i retn. nord, blir liggende omtrent der den er i dag, men at av-/påstigningsarealet økes i bredde ved at det tas litt av kjørevegen. Bussen må stå noen meter lengre fremme for å få plass til nytt gangfelt like bak.
- På motsatt side av veien 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.
- Omtrent midt i mellom dagens to gangfelt etableres ny tilrettelagt kryssing/gangfelt. Dette fordi passasjerer som skal til/fra sørgående buss antakelig vil krysse i dette området uansett (hvis det ikke etableres fysiske hindringer).

### 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 trafikksikkerhet, 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	6000			1000	5000				
Kroneverdi	2021			2021	2021				
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### 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.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

### Prosjektet som del av helhet

Ikke vurdert.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Forprosjekt pågår*

### Planstatus utdyping

*Kommunen har pågående arbeid med områdereguleringsplan. Det vil ta lang 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.*

### Status grunnerverv flervalg

*Ikke avklart*

### Status grunnerverv utdyping

*Mulig det vil kreve noe erverv av kommunal grunn.*

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

*Ikke aktuelt.*



## 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.*

## Fv540/Fv5358 Sikthaugen kollektivknutepunkt

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv, Gange, Trafikksikkerhet

**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

Etter innspill fra VLFK blir tiltaket regulert i privat reguleringsplanarbeid for boligutvikling, Vestlundveien/ Jonstadveien. Det tilrettelegges da for ny gangkryssing og nye tosidige holdeplasser langs fv. 540. Langs fv. 5358 reguleres det inn ensidig holdeplass, samt pause-/reguleringsplasser for buss. Det avsettes areal for sjåførbu inkl. /toalettfasiliteter. For at bussene skal kunne snu i området så legges det opp til nytt bussfelt fra fv. 5358 til fv. 540, envegs kjøreretning. I prosessen har det vært dialog med g/s og ts for å få til justerte/optimale løsninger innenfor disse fagområdene.

### Formålet med prosjektet

Det er stort behov for oppgradering av dagens endepunkt for L19 på Melkeplassen/ Krohnegården. Dagens areal mangler oppstillingsplasser for buss og universell utforming. Med forlenging til Åsane blir det økt produksjon på linjen og økt behov for reguleringstid/ oppstillingsplasser mellom avgangene. Dagens endeholdeplass ligger i etablert boligstrøk, og har ingen mulighet for utvidelse uten større inngrep i boligmassen. Det har derfor måttet vurderes andre lokaliteter. Det er en målsetning å unngå endeholdeplass i sentrum, dette stiller krav til økt kapasitet i bydelene. Ny endeholdeplass ved vestsiden av Løvstakken/ Sikthaugen gir flere fordeler:

- Gir kollektivtilbud langs Øvre Fyllingsvei, som ikke har tilbud i dag. Dette har vært etterspurt.
- Kan benytte allerede ferdigbygde holdeplasser som tidligere har vært i bruk langs strekningen.
- Gir flere nye reisemuligheter med kollektivtrafikk, og får nå direkte kontakt med øvrig linjenett og to stamlinjer i Fyllingsdalen, både for arbeids- og private reiser.
- Her er det plass til å etablere etterspurt sjåførbu med toalettfasiliteter.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Muliggjør nye reiser, og gir et godt kollektivtilbud til reisende som i dag ikke har et busstilbud. Realisering av nytt knutepunkt ved Sikthaugen antas å være vesentlig rimeligere enn å oppgradere dagens endeholdeplass, med innløsning av hus osv. Samtidig med denne endringen forlenges bus-

straseen til Åsane, og reduserer dermed bytter for reisende mot nord. Antas å øke attraktiviteten til kollektivtilbudet ytterligere.

- Overordnet målsetning om nullvekst: Kollektivtiltaket gir nye reisemuligheter ved å tilby et nytt knutepunkt som binder sammen busslinjer i et større nettverk. Da kan flere sette fra seg bilen.
- Mindre bilbruk fører til mindre utslipp av klimagasser.
- Gir mulighet til å redusere oppstilling av busser i sentrum. Da kan arealet f.eks. brukes til myke trafikanter.

## Støttekriterier

Dersom flere setter fra seg bilen så vil dette kunne føre 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. Prosjektet vil bidra til dette.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I prosjektet vil det bli tilrettelagt for at sykkelveg med fortau seinere kan forlenges sørover på vestsiden av Fyllingsdalsveien. Dette vil være i tråd med hvor SVV har forslått at sykkeltilbudet bør etableres i reguleringsplan Allestadveien-Skarphaugen, Planforslag 60720000.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ny endeholdeplass ved vestsiden av Løvstakken/ Sikthaugen gir flere fordeler:

- Gir kollektivtilbud langs Øvre Fyllingsvei, som ikke har tilbud i dag. Dette har vært etterspurt.
- Kan benytte allerede ferdigbygde holdeplasser som tidligere har vært i bruk langs strekningen.
- Gir flere nye reisemuligheter med kollektivtrafikk, og får nå direkte kontakt med øvrig linjenett og to stamlinjer i Fyllingsdalen, både for arbeids- og private reiser.
- Her er det plass til å etablere etterspurt sjåførbu med toalettfasiliteter.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode									
Kroneverdi									
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på aktuelle tiltak når det foreligger et planvedtak.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Dette må vurderes når det foreligger vedtak på plan.



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Her er startet privat reguleringsplanarbeid for boligutvikling, Vestlundveien/Jonstadveien, ID 4601_66090000. Fylkeskommunen har bedt om at de nye kollektivløsningene tas med i planarbeidet, som snart skal sendes ut til 1. gangs behandling.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Det må gjennomføres erverv av kommunal grunn.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket må prosjekteres når det foreligger vedtak på plan.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Tidspunkt for realisering av tiltak vil avhenge av vedtak på plan.*



## N/A Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler

**Hovedtiltaksområde:** Areal og knutepunktsutvikling  
**Spesifisering tiltaksområde:** Areal og knutepunktsutvikling, Gange, Sykkel, Kollektiv, Trafikksikkerhet  
**Kommune:** Bergen kommune  
**Bydel:** Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane  
**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune, Bergen kommune  
**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune  
**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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 fortetningsområder. 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 gjennomføringen av ønsket arealpolitikk.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å følge opp og tilrettelegge for gjennomføring av vedtatt sentrums- og knutepunktsutvikling. Transformasjons-/fortetningsprosesser i allerede utbygde områder er komplekst og krever ressurser til nødvendige forarbeider, eksempelvis hva gjelder prioritering, planlegging og finansiering av påkrevd offentlig infrastruktur. Et typisk fellestrekk ved disse områdene er områdereguleringer med rekkefølgekrav om infrastruktur 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. Vegene 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. Infrastrukturtiltakene må klargjøres for realisering i en rasjonell og ofte trinnvis rekkefølge. 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 fylkeskommunen mulighet for, og gi nødvendig fleksibilitet til oppstart av nødvendige prosesser.



## Måloppnåelse

### 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.

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Betre og raskare utnytting av verdfullt areal, og folkehelseperspektivet - bygge opp under gode løsninger for myke trafikanter i nærhet til bosted, skole og arbeid.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	10000	0	0	2500	2500	2500	2500		
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021		
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Hvor store kostnader som vil påløpe hvert år vil variere. Posten er ment til å sikre finansiering av nødvendige avklaringer som vil måtte komme.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

## Prosjektet som del av helhet

Prosjektet 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. Bergen kommune har over tid årlig avsatt 20 mill. NOK til «Infrastruktur i utbyggingsområder», som benyttes til arbeider i både tidlig- og gjennomføringsfase i prioriterte transformasjonsområder. Dette kommer i tillegg til bevilgninger i årlige budsjettvedtak til særskilte tiltak i disse områdene. I tillegg finansierer Bergen kommune flere stillinger med spesielt fokus på å avklare og tilrettelegge premisser, samt koordinere offentlige og private parter, for realisering av offentlig infrastruktur i vedtatte reguleringsplaner. I år er det spesielt fokus på Wergeland, Mindemyren og Søreide.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Kommunedelplan pågår, Kommunedelplan vedtatt, Reguleringsplan pågår, Reguleringsplan vedtatt, Forprosjekt pågår

### Planstatus utdyping

Arbeidet tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner og gjennomføringen av disse.

### Status grunnerverv flervalg

### Status grunnerverv utdyping

Ervervsprosesser for tiltakene som prioriteres gjennomføres som del av prosjektgjennomføringen. Kostnadene ved ervervsprosessene vil som utgangspunkt håndteres som del av prosjektet og omtales i egne prosjektark på et senere tidspunkt.

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant i denne fasen.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Arbeidet vil skje i tett samarbeid mellom Vestland fylkeskommune v/INV og Bergen kommune. Oppstart i 2022, gitt finansiering gjennom Miljøløftet. Bergen kommune har en egen seksjon for transformasjon som over tid har jobbet med gjennomføring av vedtatte reguleringsplaner, typisk i utpekte fortetningsområder. Kommunens kapasitet vurderes tilfredsstillende.*

## N/A Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd

**Hovedtiltaksområde:** Samarbeid/administrasjon

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av eit årleg program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd. Programmet skal gi auka kunnskap som gir grunnlag for planlegging, prioritering og forvaltning av areal til gåande, sett opp mot andre behov. Programmet vil også gi kunnskap om ferdsel av andre trafikantgrupper på gangareal, som t.d. syklistar og elsparkesyklistar. Ulike tiltak vil ha behov for denne typen kunnskap. Tanken er å starta i Bergenhus bydel på utvalde vegstrekningar og strategiske punkt. I programmet ønskjer me å utvikla metodikk og bygga kompetanse som me kan nytta ved utviding av programmet til fleire bydelar (eks. for teljing og analyse i bydelssentra) eller til evaluering av ulike tiltak. Det er eit mål å gjera data og kunnskap frå programmet opent tilgjengeleg. Det er ønskeleg at programmet vert utvikla vidare i eit samarbeid mellom alle dei tre vegeigarane. Me er i gong med å identifisera og vurdera kva tilgjengeleg teknologi som er best eigna for føremåla. Det inkluderer maskinell/elektronisk registreringsteknologi ved teljing, typar data som kanskje kan nyttegjerast, eksisterande software, m.m. Ved analyse av åtferd kan manuell registrering vera eit godt alternativ, særleg i meir komplekse trafikale situasjonar. Her vil me også vurdera eventuell nytte ved bruk av kjent teknologi.

### Formålet med prosjektet

Programmet skal gi auka kunnskap som gir grunnlag for planlegging, prioritering og forvaltning av areal til gåande, sett opp mot andre behov. Ein ser at ved evaluering av ulike tiltak knytta til mjuke trafikantar i Bergen sentrum er det etterspurt meir detaljar kring bevegelsar/registrering av gåande. Eksempel kan være: -Tilgjengeleg areal ift. uteservering, salsboder, sykkelparkering o.l -Evaluering av tiltak med endring i trafikkmønster som til dømes sambruksgate i Kong Oscarsgate og midlertidige tiltak som stenging av Bryggen for trafikk. Og nyttig i forhold til moglegheit til å måle utvikling/påverknad på gåande frå nye (mikro)mobilitetsløyseringar som bysykkel/el-sparke-sykkel o.l



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Programmet bidrar til auka konkurransekraft for særleg gange, men også for kollektiv, då gange er ein sentral del av dei aller fleste kollektivreiser. Programmet kan bidra til betre framkome og trafikksikkerheit for særleg gåande. Det viktigaste bidraget programmet vil gi er auka kunnskap, som me vidare kan nytta for å møta behova til gåande betre, generelt og mot spesifikke tiltak og aktivitetar.

### Støttekriterier

God informasjon om trafikken inklusive mjuke trafikantar gir eit betra grunnlag og moglegheit for effektiv regulering og avvikling av trafikk i ulike scenarier.

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Programmet er i tråd med gåstrategi for Bergen, som har som mål 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 og kollektiv.

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Programmet vil forhåpentleg gi nytte for heile gåsatsinga. Det kan ha direkte betydning for konkrete vegstrekningar og tiltak som inngår i programmet. I første omgang er det truleg mest aktuelt å sjå på strekningar med høg gangtrafikk. Programmet vil kunna gi grunnlag for å gjennomføra aktivitetar og tiltak som i større grad tar i vare fotgjengarane sine behov.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4000	0	0	1000	1000	1000	1000		
Kroneverdi	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021		
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Behovet er estimert og faktisk finansieringsnivå vert avklara i det vidare arbeidet.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

*Ikkje relevant no.*



## Plan og gjennomføring

**Planstatus flervalg**

*Ikke behov for reguleringsplan*

**Planstatus utdyping**

*Ikkje relevant no.*

**Status grunnerverv flervalg**

*Ikke avklart*

**Status grunnerverv utdyping**

*Ikkje relevant no.*

**Forberedende arbeider flervalg**

**Forberedende arbeider utdyping**

*I etableringsfasen vil det vera naudsynt å kartleggja behova hjå vegeigarane, definera mål og metodikk og prioritera stader for teljingar og observasjonar. Dette vil ein forhåpentleg få gjort i 2021. Vidare vert det behov for innkjøp, prosjektering, montering og kalibrering av teljeutstyr.*



## Gjennomføringsplan

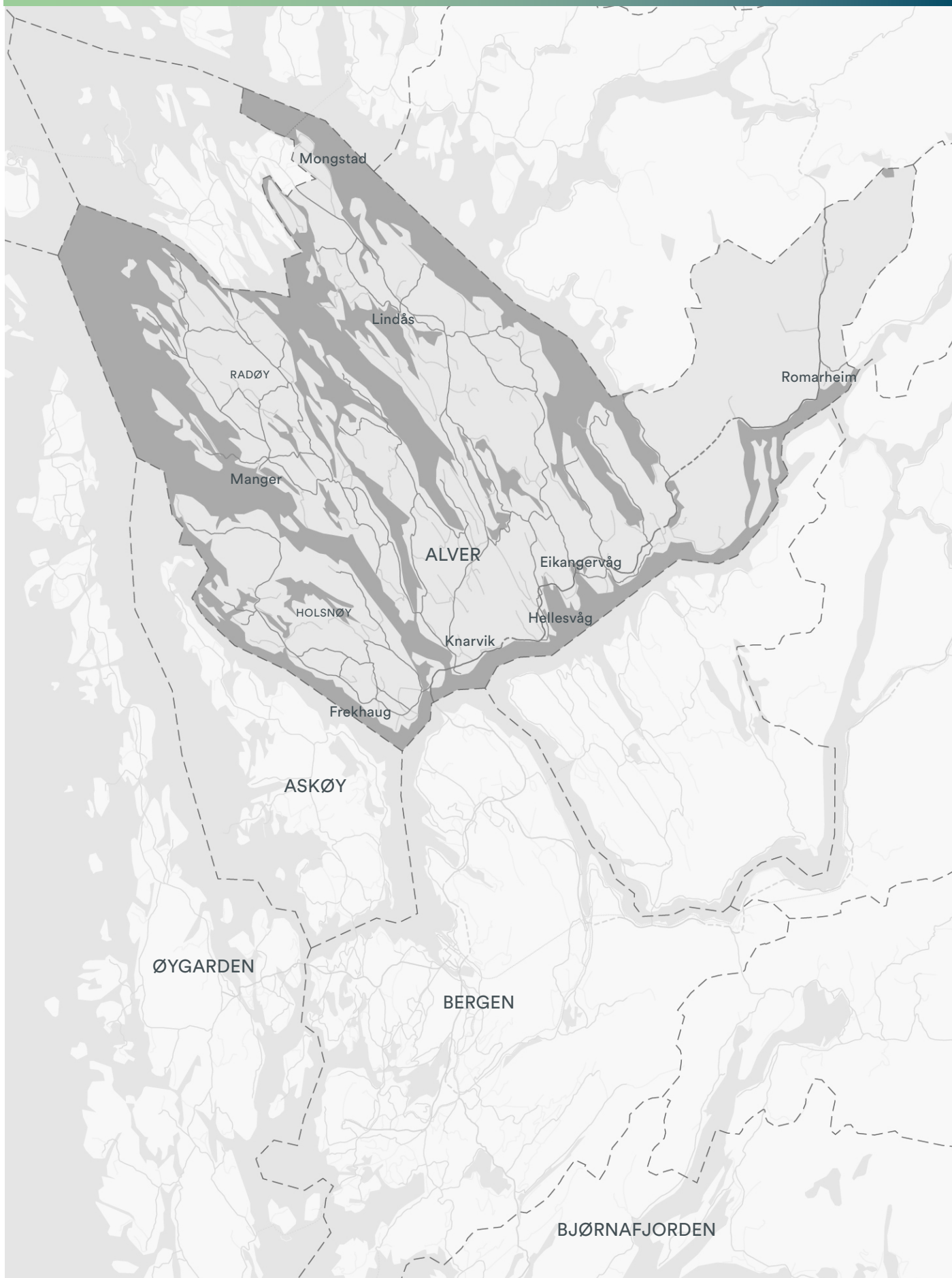
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

### Utdyping

*Programmet er tenkt som eit kontinuerleg program over handlingsprogram-perioden, med ei blanding av kontinuerlege teljingar og teljingar og observasjonar knytt til særskilte aktivitetar, tiltak eller problemstillingar. Målet er å vera operative frå 2022. Det er venta at programmet vil verta utvida etter kvart med fleire faste teljepunkt.*



# Alver





## N/A Alver kommune, belønningsmidler til strategiplan, prosjektutredninger, sykkelpakke og mindre fysiske trafikksikringstiltak

**Hovedtiltaksområde:** Samarbeid/administrasjon

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Sekretariat og kommunikasjon, Analyse, Annet

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Alver kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Alver kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Alver kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

1: Strategidokument Føremålet med dette prosjektet er å utarbeide prinsipp, strategiar, rammer og retningslinjer for korleis Alver kommune skal nå måla og prioritere ulike prosjekt i Miljøløftet. Dette blir avklart gjennom eit strategidokument for Miljøløftet i Alver kommune. Strategidokumentet skal tydeleggjere Alver kommune sine strategiske grep for å nå dei politiske målsettingane som Miljøløftet byggjer på. Det skal avklare kva for satsingsområde kommunen vil ha dei næraste 10 åra, kva område som vil bli prioritert og kva som må til av ressursbruk for å nå måla i Miljøløftet og i utviklinga av Alver. Strategidokumentet skal også bygge på kunnskapsgrunnlag, strateginotat og analyser som er i prosess knytt til kommuneplanarbeidet. Vidare skal dokumentet klargjere eventuelle endringsprosessar som må til dersom overordna planar, lokalt eller nasjonalt, medfører endra strategi. Omfang av naudsynt innleigd kompetanse er vurdert til 0,3 mill. 2: Prosjektavklarings Dette utgreiingsprosjektet skal avklare kva for prosjekt i Alver som er aktuelle for Miljøløftet dei komande åra, basert på dei prinsipp og strategiar som er lagt i strategidokumentet. For å kunne spele inn aktuelle prosjekt til post 30-midlar (utbygging på fylkeskommunal og kommunal veg) i dei årlege handlingsprogramma, så må det einiskilde anleggsprosjekt vere i reell byggefase same året som det vert lagt inn finansiering til anleggsutføringa. Det betyr at reguleringsplan må være gjeldande og «fersk», grunnverv må vere klart og avslutta, - inkludert eventuelle ekspropriasjonar og klagefristar, og alle prosessane som tilhøyrrer prosjekteringsfasen må vere ferdigstilte. Alver kommune har ei lang rekke prosjekt som kan eigne seg for finansiering gjennom Miljøløftet, men ved gjennomgang av desse er det klart at dei er langt frå klare for anleggsstart. Omfang av naudsynt innleigd kompetanse er vurdert til mellom 1 og 2 mill. 3: Sykkelpakke Denne omfattar ei nærare definert lokal «sykkelpakke». Eksempel på innhald er han skulle sjekke med utviklerne.

- Sykle til jobben, -lokale kampanjer
- Innkjøp av sykklar til BUA, både el og vanlege
- Tilskot til sykkelkjøp for innbyggjarar
- Utvida sykkelservice i nærsentra
- Bygging sykkelparkering
- Lokale kampanjar for å auke sykkelbruk, generelt. Kostander for sykkelpakka basert på eit nær-

are definert omfang er 0,6 mill. 4. Fysiske tiltak/trafikksikring Kommunen ønsker å nytte inntil 2 mill av belønningsmidlane til fysiske tiltak innan trafikksikring med fokusområde på særleg farleg skuleveg, omtala i temaplanen for trafikksikring. Oppsummering framlegg bruk av belønningsmidlar: Strategiplan 0,3 mill Prosjektutgreiing 1 - 2 mill Sykkelpakke 0,6 mill Fysiske tiltak. 1-2 mill Samla sum er, inkludert total usikkerhet, vurdert til 4,9 mill. I Alver er Formannskapet styringsgruppe for Miljøløftet og meir konkretisering og budsjetteringsnivå er forutsett utarbeidd i tett dialog mellom administrasjon og styringsgruppa.

## Formålet med prosjektet

*Strategidokument: Utvelging og prioritering av aktuelle prosjekt for innspel til Miljøløftet sine handlingsprogram er sterkt politisk styrt i Alver kommune. For å få effektive og forutseielege prosessar her dei komande åra, så er ein avhengig av ein overordna, politisk vedteken styring for å kunne modne utbyggingsprosjekt fram til finansiering og konkret bygging. Prosjektavklaringer: Dokument med mange ulike prosjektavklaringar. Dokumentet skal beskrive følgjande: Om prosjektet støttar prinsippa i strategidokumentet Avklaring på status i forhold til ein mogleg anleggstart. Dette er den mest omfattande delen og krev tverrfagleg kompetanse. Svært mange utbyggingsprosjekt blir framstilt overoptimistisk når det gjeld kor modne dei er for byggestart. Innlegging av umodne prosjekt i handlingsprogrammet kan blokkere for andre gode og reelt byggeklare prosjekt. Beskriving av når det er aktuelt (årstal) for å legge prosjektet inn i Miljøløftet sitt handlingsprogram med fysisk utbygging. Sykkelpakke: Viktig for auka bruk av sykkel, der Alver ligg svært låg på statistikken. Skaper lokal blest og oppslutning om Miljøløftet og er "lavthengande frukter" når det gjeld tiltak i lokalsamfunnet. Fysiske tiltak/trafikksikring: Alver er geografisk ein stor kommune og det er trong for å utføre mindre, fysiske tiltak rundt omkring mange stader for å auke den naturlege bruken av sykkel og gange, både til jobb og skule.*



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

*Alle delen av prosjektet byggjer opp under det å auke konkurransekrafta for kollektiv, sykkel og gange, både på kort og lang sikt. Effektiv arealnytting er ein av føresetnadene her, særleg i (1) strategidokumentet og i (2) prosjektavklaringane.*

### Støttekriterier

*Ein god måloppnåing her vil være ein grunnleggjande premiss i prosjektet, både totalt og i delprosjekta.*

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

*Prosjektet er forankra i den inngåtte Byvekstavtalen og blir integrert i kommuneplanen for Alver.*

### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

*Dette blir eit grunnleggjande vurderingskriterie i det vidare arbeidet.*

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

*Dette blir eit grunnleggjande vurderingskriterie i det vidare arbeidet.*



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4900		4900						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Dersom kostnadene overstig forutsett ramme vil komplette arbeid bli belasta internt i Alver. Ettersom dette ikkje er eit byggeprosjekt ligg det ein viss grad av fleksibilitet inne i dette.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Ikkje relevant.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikkje behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Prosjektet er politisk vedteke i Alver kommunestyre, sjå vedlegg.

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Ikkje relevant.

### Forberedende arbeider flervalg

Byggesak godkjent

### Forberedende arbeider utdyping

Prosjektet er politisk vedteke i Alver kommunestyre, sjå vedlegg.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
15.04.2021	16.09.2021	16.09.2021	31.12.2021	16.09.2021	01.04.2022			01.04.2022

## Utdyping

Strategidokumentet:

- 22. april: Prosjektmandat til handsaming i politisk styringsgruppe
- April – august: Arbeid med strategidokument i prosjektet. Prosjektet utarbeider ein prosjektplan

*for styring av prosjektet. Prinsippdiskusjonar og avklaringar blir løfta inn i politisk styringsgruppe ved behov.*

- *2. september: Handsaming av strategidokument i styringsgruppa*
- *16. september: Vedtak i kommunestyret Prosjektavklaringar:*
- *2. sept: Oppstart av prosess med prosjektavklaringar, orientering til politisk styringsgruppe*
- *September – desember: Arbeid med prosjektavklaringar blir jobba med i prosjektgruppe. Prosjektet utarbeider ein prosjektplan. Prinsippdiskusjonar og avklaringar blir løfta inn i politisk styringsgruppe ved behov.*
- *I løpet av hausten: Politisk styringsgruppe avklarar kva prosjekt Alver skal spele inn til handlingsprogram 2023 – 2026.*
- *1. kvartal 2022: Leveranse av dokument med prosjektavklaringar Sykkelpakke: Tiltak fordelt utover 2021 og vinteren 2022. Fysiske tiltak/trafikksikring: Tiltak fordelt utover 2021 og vinteren 2022.*

# Bjørnafjorden



## E39 Søfteland - ny veglinje og GS-løysingar for E39, "Byvegen"

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

E39 "Byvegen" går midt gjennom Søftelandsbygda og senterlina og dei etablerte GS-løysingane langs vegen er i mange tilfelle direkte årsak til ulykker og mange nestenulykker. SVV har tidlegare hatt dette vegprosjektet på si prioriteringsliste, og Bjørnafjorden kommune vil med dette bistå vegmyndigheiten i å få dette vegprosjektet tilbake på prioriteringslista for Vestland.

Om ikkje vegen i seg sjølv vert bygd om, så har kommunen forventning om at SVV ferdigstiller reguleringsplan og som i eit alternativ til full utbygging peiker på korleis GS-løysinga gjennom Søfteland kan utbetrast og sikrast. Det har dei siste åra vist seg ikkje å vere muleg å regulere for utbygging og utvikling av den vegnære delen av Søfteland etter prinsippa om ei samordna areal- og transportplanlegging. Årsaka til at reg.planar stoppar opp er omsynet til E39, som må utbetrast. Som eit av kommunens framtidige nærsentre, der hovuddelen av folkeveksten skal busetjast, så må utforminga og sikringa av E39 gjennom Søfteland prioriterast hjå SVV.

### Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å redusere faren for ulykker samt å stimulere til redusert bruk av personbiltrafikk på kortare turar. Betre tilrettelegging for sykkel og gange vil understøtte dette målet.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Ei detaljregulering av ny E39 gjennom Søfteland med tilhøyrande GS-anlegg vil knyte saman den regionale sykkelvegen mellom Osøyro og Bergen, som har ei velkjent brist på Søfteland. Her er det uoversiktlege og smale fortau, med private utkøyrslar som kryssar fortau og sykkelveg fleire stader med stygge ulykker som konsekvens. Opparbeiding av eit fullverdig tilbod til gåande og syklande gjennom Søfteland vil bety at mange mjuke trafikantar kan ferdast trygt gjennom Søfteland og slik kunne velgje sykkel framfor bil som transportmiddel for si reise inn til Hjellemarka/Kuven/Osøyro.



## 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 velgje å sykle til skulen.

## 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. Prosjektet sitt omfang gjer at E39 gjennom Søfteland må inn i ny RTP/NTP.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna finansiering (kommunen bidreg med 20% av reguleringskostnadane avgrensa til maks 150.000 kroner) og bygging av funksjonelle og trygge GS-løysingar langs E39 og slik understøtte regional plan for attraktive senter, lokal plan for idrett og friluftsliv og dei sentrale måla for ei overordna og samordna areal- og transportplanlegging.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

ÅDT for Byvegen gjennom Søfteland er kring 15.000 og eit kort nettsøk syner at strekinga er betydeleg utsatt m.o.t. ulykker. Møteulykker dominerar, men òg eit betydeleg tal påkjørslar av mjuke trafiantar er dokumentert. I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at uhell/ulykker langs Byvegen på Søfteland vil kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, og 5.500.000 kroner per "hardt skadde", jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal ulykker med personskade langs denne vegen per år (10), og 10% av alvorleg art, så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring sju millionar kroner eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere kring sju og einhalv million kroner (7.500.000 NOK) per år.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	750		150						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Erfaringstal frå andre vegprosjekt i kommunen.*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Ei utbetring av GS-løysingane langs Byvegen gjennom Søfteland er truleg det viktigaste grepet som kan takst for å stimulere til mindre bruk av personbilbruk i ei av Bjørnafjorden sine mestveksande bygder/nærsentre. 20% (150.000, ) av stipulert reguleringskostnad (750.000, ) vert søkt dekkja gjennom Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner. SVV må søke sitt bidrag dekkja gjennom post 30 Programområdemidler riksveg.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Kommuneplanens arealdel er under ferdigstilling og kommunedelplan pågår ("Tettstadanalyser for nærsentra i Bjørnafjorden kommune"). Det kjem tydeleg fram i desse planane kor viktig det er at vegeigar snarleg detaljregulerar og byggjer ny veg med GS-løysingar gjennom Søfteland. For vegprosjektet gjennom Søfteland må det truleg utarbeidast KU og planprogram.</i>
<b>Status grunnverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnverv utdyping</b>	<i>Behov for erverv av grunn vil kome fram gjennom detaljreguleringa av ny vegline.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Ordet "prosjektering" er ikkje rett å nytte, men i overordna lokale arealplanar er utbetring av E39 gjennom Søfteland løfta fram som eit av dei aller viktigaste samferdsleprosjekta i Bjørnafjorden kommune. SVV har tidlegare prioritert detaljregulering av utbetring av E39 Byvegen med tilhøyrande anlegg for gåande og syklende. Dette planarbeidet må prioriterast høgt i Miljøløftet og Bjørnafjorden kommune ønskjer å bistå SVV på beste måte i dette arbeidet.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.12.2021	01.09.2023					



## Utdyping

*Det er usikkerheit knytt til SVV si vilje til å prioritere E39 gjennom Søfteland. Til sjølve reguleringsarbeidet er det knytt usikkerheit til erverv av grunn (ekspropriasjon).*

## Fv5150 Fotgjengarovergang på Særvoll

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikkikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Trafikkikkerhet

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

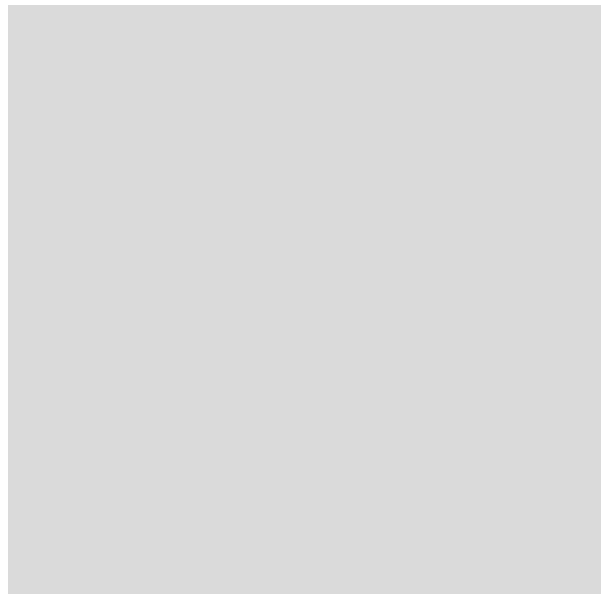
**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bygging/oppmerking og skiltning av fotgjengarovergang.

### Formålet med prosjektet

Kople saman dei to fortaua som ligg på kvar si side av Lepsøyvegen fram til Særvollsvegen.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Langs Lepsøyvegen er det fortau på vestsida av veggen ca 2/3 av strekninga mellom Trollaldalen og Grindevoll. I Særvollkrysset skiftar fortauet side av veggen, men utan at det er etablert fotgjengarovergang her. Grunna usikra skuleveg vert mange barn i dag køyrt av foreldra til og frå skulen med personbil. Dei mange presseoppslaga om dei kaotiske tilhøva om morgonen og ettermidagen ved Nore Neset skule er eit kraftig varsel om kor stor risikoen foresatte opplever det er for barn å måtte bruke ein skuleveg med eit usikra krysningspunkt mellom fortaua som vegeigar har etablert på ulik side av veggen. Ein overgang her vil gjere at gåande og syklande ikkje lenger treng krysse veggen med dei farene som er knytt til dette i eit uoversiktleg kryss som korkje er varsla/skilta eller tilrettelagt. Med redusert fare på påkjørsler vil barn og unge som har denne strekninga som skuleveg kunne sjølv gå eller sykle til skule og fritidsarenaer.

#### Støttekriterier

Ved at barn og ungdom kan gå og sykle trygt til skule og idrettsanlegget på Nore Neset vil ein få ein betydeleg reduksjon av utslepp av klimagassar frå kortdistanse personbiltransport (skulekryss).

#### 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 i tillegg til regional handlingsplan for trafikktryggleik (Hordaland fylke).

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil understøtte kommunen sitt arbeid med å følgje opp fylkeskommunen si eiga plan og føringar for attraktive senter i etableringa av Nore Neset nærsenter.

## 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 uhell/ulykker langs Lepsøyvegen vil kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal uhell/ulykker langs denne vegen per år (5), så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring åttehundretusen kroner (800.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av ein million kroner per år. Om ein skulle vere så uheldig å oppleve at nokre av ulykkene langs denne skulevegen vert av alvorleg grad stig dei samfunnsøkonomiske kostnadane med ca 5,5 millionar krone rper skadetilfelle. Det kan trygt seiast at dette tiltaket er det mest samfunnsøkonomisk lønnsame i kommunen (og kanskje heile fyllet). Det er etablert gode og funksjonelle fortau på begge sidar av Lepsøyvegen, men ein har altså "gløymt" å kople dei saman med ein trygg overgang.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	50		50						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for bygging av fotgjengarovergang på kommunale vegar.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Tiltaket vil understøtte kommunen sitt arbeid med å etablere eit attraktiv og funksjonelt nærsenter på Nore Neset.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Det er ikkje krav om detaljregulering av fotgjengarovergang jf. PBL.

<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Tiltaket vil ikkje kreve erverv av grunn.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Det trengs inga førebuande arbeider for å markere opp og skilte ein fotgjengarovergang. Einaste risiko måtte vere at vegeigar sett seg imot tiltaket.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.04.2021	01.05.2021	

### Utdyping

*Einaste risiko måtte vere at vegeigar sett seg imot tiltaket.*

## Fv5150 Lepsøyvegen (Trolldalen) - trygg GS-løysing etter differensiert standard

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 gang- og sykkel felt samt overgang iht. godkjent reguleringsplan med differensiert standard, jf. VLFK rapport, "Differensiert standard for gåande og syklande" (2020). Regional vegmyndigheit har ikkje kapasitet til å følgje opp det lokale ønsket og behovet for utbetring av strekninga i 2021. Det skal difor utarbeidast ein gjennomføringsavtale mellom fylkeskommunen og kommunen som mellom anna avklarar byggherreansvaret.

### Formålet med prosjektet

Etablere ei trygg løysing for mjuke trafikkantar 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.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Opparbeidinga av eit trygt GS-tilbod i Trolldalen vil redusere behovet for skuleskyss 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 betydelege 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 kombinerer måla i klima- og miljøarbeidet og dei som er lagt til grunn for trafikktryggleikarbeidet. Vidare vil ein ved å løyse utfordringane ved ein usikra Trollaldalen kunne oppnå betre resultat av kommunen si samordna arealforvaltning, jf. fortetta utbygging på Lekven.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er eit kombinert tilretteleggings- og trafikksikringstiltak, og vert mellom anna søkt delfinansiert med fylkeskommunale trafikksikringsmidlar (Nilsavegen).

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det ligg ikkje føre nokre trafikktejing eller lokal RVU for denne strekinga, men avd. for oppvekst i Bjørnafjorden kommune peiker på eit betydeleg tal på skuleborn som vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids-/idrettsarena når strekinga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskyss. 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 Trollaldalen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdier". Om ein tek utg.pkt. i dei uhella/ulykkene ein meiner å kjenne til frå Trollaldalen 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. Ein gjer merksam på at dette er konservativt stipulert då her er ikkje teke høgde for at nokre av ulykkene har alvorleg skadeomfang med dei kostnadane som det fører med seg, ca 5,5 millionar kroner per tilfelle.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4500		4500						
Kroneverdi	2017		2017						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

### Konsulentrapport

### 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. Bjørnafjorden søker difor med dette samstundes om eit tilskot pålydande femhundretusen kroner (500.000) stilt til rådvelde via post 30 Programområdemidler riksveg (\*Post 30-midler kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, avgrenset til investeringer.). Tilskotet skal dekke den ventelege auken i entreprisekostnadane.

<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Ja</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner, Stat post 30 Programområdemidler riksveg</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Reguleringsplan for Lepsøykrysset (men denne er så omfattende og kostbar at det er samfunnsøkonomisk ulønnsomt å vente på gjennomføringen av denne).</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Reguleringsplan vedtatt</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Reg.plan for utbetring av Lepsøykrysset er vedteke. Utbetring av G&amp;S-løysing inn Trolldalen er detaljprosjektert og godkjent, men ikkje endeleg politisk vedteke.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Behov for erverv av grunn vil kome fram som del av forarbeidane som skal gjerast før entreprisen vert igangsett.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Fylkeskommunen og Bjørnafjorden kommune må signere gjennomføringsavtale før prosjektet/hovudentreprisen kan startast opp.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.03.2021	01.05.2021	01.03.2021	01.06.2021	01.05.2021	01.06.2021	01.06.2021	01.12.2021	31.12.2021

### Utdyping

*Det er knytt noke usikkerheit til eit eventuelt omfang av erverv av grunn.*

## Fv5158 GS-løysing langs bilveg samt GS-bru over Pøyla

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

**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 nestenulykker 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 å kvalitetssikre tekniske teikningar og kalkylar som skal leggjast til grunn for søknad om finansiering frå Miljøløftet i 2022.

### 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. Trafiksikkerheita 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 Storstraumen og den auka mengden barn som ferdast langs denne vegen. Den delen av prosjektet som det med dette søkjast tilskot til er å kvalitetssikre løysingar og kalkylar, som skal leggjast til grunn for søknad om investeringsstøtte til sjølve anlegget i 2022.



### 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 gje 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, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli 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 paral-let 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. 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 langs Sperrevikvegen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal uhell/ulykker langs denne vegen per år (10), så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring ein og einhalv million kroner (1.500.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av to millionar kroner (1.850.000 NOK) per år. Ein gjer merksam på at dette er konser-vativt vurdert då her ikkje er teke høgde for at ein på eit tidspunkt vil kunne oppleve ulykker med alvorleg skadeomfang, som då er kostnadsrekna til kring 5,5 millionar kroner per skadetilfelle.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	75		75						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande konsulentoppdrag.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

*Prosjektet vil understøtte kommunens arbeid med å bygge opp attraktive bumiljø i eit framtidig "nærseier" i Lysefjorden, med utg.pkt. i ei samordna areal- og transportplanlegging.*



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Reguleringsplan vedtatt*

### Planstatus utdyping

*Reg.plan vedteke i 2007, men fortsatt gyldig grunna tiltak som er gjennomført i perioden. Detaljprosjekteringa som pågår vil syne om det vil vere naudsynt å detaljregulere for ny GS-bru gjennom endring av godkjent plan. Forprosjektet 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 flervalg

*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 flervalg

*Detaljprosjektering ferdig*

### Forberedende arbeider utdyping

*Utforming av fortau og sykkelfelt/GS-veg samt berekningar av ny GS-bru vert gjort p.t.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.03.2021	01.05.2021							

## Utdyping

*Det er inga usikkerheit knytt til konsulent sin gjennomgang av planmateriale og kalkylar.*

## Fv552 Detaljprosjektering av utkraging av Sentrumsbrua (Osøyro bru)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling

**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

Detaljprosjektering og kostnadsberegning av utkraging av Sentrumsbrua for utviding av fortau og etablering av sykkelfelt.

### Formålet med prosjektet

Gjere det muleg for gåande og syklende og passere kvarandre utan at nokon må ut i vegbana, slik som situasjonen tilseier at dei må gjere i dag.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Ved å krage ut Sentrumsbrua vil gåande og syklende inn og ut av Os sentrum retning aust i langt større grad enn i dag kunne ta seg frem på en trygg og effektiv måte. Brua framstår i dag som en regulær trafikkfelle til tider, som gjer at brua i praksis er ein effektiv flaskehals for arbeidet med å stimulere til at fleire velgjer bort personbilen som transportmiddel.

#### Støttekriterier

Det er store konsentrasjoner av mennesker busatt på austsiden av Oselva. Desse bruker diverre personbil for reiser som er i sykkelavstand frå bustaden. Mange går den korte strekninga inn til sentrum, men mange vel personbil i unødvendig høg grad grunnet brua si utforming for mellomlange turar. ei utbetring av brua vil difor gjere at ein vil sjå eit betydeleg redusert utslepp av klimagassar frå personbilbruk i sentrumsområdet. Redusert personbilbruk vil òg bidra til mindre støy og luftforureining i dei sentrumsnære områda.

#### 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, samt områdeplan for Os sentrum.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sentrumsbrua er ei regulær trafikkfelle for gåande og syklande om fleire møtast. Spesielt nordsida av brua er trafikkfarleg smal og må utvidast. Ei utbedring av brua vil støtte oppunder overordna mål om å gjere Osøyro til eit attraktivt regionsenter.

## 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 på Sentrumsbrua kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal uhell/ulykker langs denne vegen per år (5), så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring åttehundretusen kroner (800.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere kring ein millionar kroner per år. Vidare må man rekne på samfunnsøkonomisk vinst knytt til kutt i utslepp av klimagasser som følgje av redusert kortdistanse bilkøyring frå dei sentrumsnære bustadområda på austsida av elva (Hauge, Haugsneset, Steinneset og Finnebrekka) om ein ønskjer eit fullverdig bilete av samfunnsnytta av tiltaket.



## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	75		75						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for tilsvarande konsulentarbeid.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Det faktiske tilhøvet at Sentrumsbrua er ei trafikkfelle gjer at ei utkraging av brua med ei betre tilrettelegging for gåande og syklande vil bidra til at regionsenteret, Osøyro, kan lykkast i i si rolle som attraktivt regionsenter.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Områdeplanen for sentrum går ikkje i djupna på utkraving av Sentrumsbrua og ei teknisk detaljprosjektering og kostnadsberekning må gjennomførast.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikkje aktuelt med grunnerverv.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Prosjektering pågår (som del av områdeplanen for sentrum).</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.08.2021	01.10.2021							

## Utdyping

*Det er inga usikkerheit forbunde med utarbeiding av ein teknisk mulegheitsstudie og kalkylar.*

## Fv552 GS-løysing som del av utbetningsentreprisa for Hatvikvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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

Hatvikvegen skal rustas opp og utvidast i samsvar med handboksmalane til Statens vegvesen. Som del av dette vegprosjektet inngår etablering av trafiksikker og attraktiv GS-løysing. Senterlina for vegen skal justerast og areal for etablering av funksjonelle GS-løysingar skal sikrast.

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg trafikkvekst. 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 òg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.

#### Støttekriterier

Kortdistanseskøytinga 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

ÅDT for Byvegen gjennom Søfteland er i underkant av 4500 og eit kort nettsøk syner at strekninga er betydeleg utsatt m.o.t. ulykker. Møteulykker dominerar, men òg eit betydeleg tal påkjørslar av mjuke trafiantar er dokumentert. I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at uhell/ulykker langs Hatvikvegen vil kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, og 5.500.000 kroner per "hardt skadde", jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal ulykker med personskade langs denne vegen per år (10), og 10% av alvorleg art, så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring sju millionar kroner eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere kring sju og ein halv million kroner (7.500.000 NOK) per år.



## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	60000			12000					48000
Kroneverdi	2021			2021					2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Det er ei viss usikkerheit knytt til kostnader til erverv av grunn. Det ligg heller ikkje føre eit kostnadsoverslag for GS-løysingane løsrive frå det øvrige vegprosjektet. Det er sannsynleg at GS-løysingane vil utgjere ein stad mellom 15-20% av totalkostnadane (9.-12.000.000 kroner)

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Utbedring av Hatvikvegen er eit viktig grep for å kople tidlegare Fusa og Os kommunar saman med ei trafikksikker vegløyning. 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 hovudentre-  
prisen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

Det gjenstår nokre moment, herunder avklaring av endeleg finansiering, som skal konkluderast før hovudentre-  
prisen kan iverksetjast.

### Status grunnerverv flervalg

Arbeid pågår

### Status grunnerverv utdyping

Det meste er avklart m.o.t. behov for erverv av grunn.

### Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig

### Forberedende arbeider utdyping

Saka er snart klar for byggjesakshandsaming.



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.08.2021	01.12.2021	01.12.2021	01.06.2023	01.07.2023

## Utdyping

Det er knytt usikkerheit til grunnerverv og endeleg finansiering.



## Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Trafiksikkerhet

**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 forttau langs Gymnasvegen. Sjelve byggjearbeidet vert omsøkt finansiert via Post 30 (2022), men trasèen må klargjerast m.o.t. røyr og ledningar i grunnen (2021).

### Formålet med prosjektet

Bygge samanhengande forttau 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 forttau 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 forttau 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 trafikerte Byvegen (E39) i begge endar.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	1050		50	1000					
Kroneverdi	2021		2021	2022					
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

### Kostnadsvurdering utdyping

Fase1 (2021): Utgreiing av grunntilhøve (tekniske installasjonar) - 50.000 kroner. Fase2 (2022): 70 m fortau à 15.000, per l.m. samt merka og skilta overgang. (Post 30-midler kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, avgrenset til investeringer) - 1.000.000 kroner

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Trafikksikring og tilrettelegging for GS langs Byvegen og sentrale sidevegar.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Tiltaket vil ikkje vere underlagt krav om detaljregulering jf. PBL.

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Kommunen er grunneigar.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

*Teknisk avdeling, prosjektavdelinga og VA-avdelinga er alle kopla på prosjektet for å vere budde på rask gjennomføring dersom finansiering vert sikra.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.06.2021	01.07.2021			01.03.2022	01.04.2022	01.05.2022	01.07.2022	01.08.2022

## Utdyping

*Gjennomføringa bør leggjast til sumarferien då det er ingen barn eller skuleelevar som nyttar vegen til og frå barnehage/skule.*

## Kv1128 GS-løysing langs Nilsavegen (del av Nilsavegen–Lepsøyvegen/Trolldalen)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

**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 trafiksikkert 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 og det vert søkt 250.000 kroner frå Miljøløftet til å matche kommunens eige bidrag som saman med TS-tilskotet frå VLFK skal finansiere prosjektet.

### 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 vegstrekninga, Nilsavegen, skaper mykje lokal luftforureining i tillegg til dei stadige nesten ulykkene som følgjer av utålmodige sjåførarar 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 søker samarbeid med VLFK i dette prosjektet for å sikre det gjennomført.

## 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 uhell/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

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	1000		250						750
Kroneverdi	2021		2021						2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderinga bygger på kostnadsestimatet utarbeid av vegkonsulent for det tilstøtande vegprosjektet, Lepsøyvegen (Trolldalen).

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Nilsaveg-prosjektet er ein avgjerande del av trafikk-sikringsprosjektet langs Lepsøyvegen (Trolldalen).



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Tiltaket er detaljprosjektert etter prinsippa om differensierte løysingar, jf. prosjektet til VLFK, "Differensiert standard for GS-anlegg, 2020".</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Behovet for grunnerverv vert avklart feb./mars 2021.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Detaljprosjektering ferdig</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tekniske teikningar ligg føre. Det er usikkerheit knytt til eit eventuelt behov for å erverve grunn.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.02.2021	01.03.2021			01.03.2021	01.05.2021	01.07.2021	01.09.2021	01.10.2021

## Utdyping

*Det er liten risiko knytt til erverv av grunn då kommunen truleg er grunneigar av naudsynte areal.*

## N/A GS-løysing mellom Lidarosgardane og Lyseparken

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**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).



### 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 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 utslepp av klimagassar frå kortdistanse personbilbruk kopla til gjennomføringa av prosjektet.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	50		50						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Konsulent skal kvalitetssikre detaljprosjekteringa og kostnadsberekne den ferdigregulerte GS-løysinga levert av Multiconsult aug. 2020.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Prosjektet er del av eit samanhengande GS-tilbod mellom Osøyro og Lyseparken.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig

## Planstatus utdyping

Prosjektet er prosjektert og teknisk ferdigteikna, men skal kvalitetssikrast og kostnadsbereknaast samt teiknaast inntil reguleringsplanen for Lyseparken.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Grunnverv vert tema og del av reguleringsplanen som skal utarbeidast for trasèen.



**Forberedende arbeider flervalg**

*Prosjektering pågår*

**Forberedende arbeider utdyping**

*Prosjektet er prosjektert og teknisk ferdigteikna, men skal kvalitetssikrast og kostnadsbereknast samt teiknast inntil reguleringsplanen for Lyseparken.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.06.2021	01.08.2021			

### Utdyping

*Det er inga risiko knytt til kvalitetssikring av reguleringsframlegget frå plankonsulent.*

## N/A Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Areal og knutepunktsutvikling

**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

Utgreiing og konseptvalstudie for GS-løysing mellom Søfteland og Lyseparken, som evt. kan vere grunnlag for ei seinare søknad om tilskot gjennom Miljøløftet (2022/2023).

### Formålet med prosjektet

Legge til rette for personbilfri transport mellom bustadkonsentrasjonen 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 "nærssentre". 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, som med etablering av eit storkonsern i Lyseparken (jf. batterifabrikken til Equinor/Panasonic) vil auke radikalt. 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 nærssenterutvikling, kommunedelplan for klima 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

Vinsten av tiltaket er iht. Helsedirektoratet sine berekningar 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

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	75		75						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Konsulentrapport

### Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjort mykje sykkelrelatert konsulentarbeid i Bjørnafjorden gjennom dei åra Os kommune deltok som partner i Byregionsprogrammet. Dette analysearbeidet vil i stor grad byggje på lett tilgjengeleg kunnskap og metodikk.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Prosjektet vil kople lokalsenteret, Lyseparken med nærsenteret, Søfteland for syklende og gåande.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig

### Planstatus utdyping

Det er gjort analyser av innfartstrasèar til Lyseparken, der trasèen frå nord (Søfteland) gjenstår, men vil byggje på allereie brukt metodikk og konklusjonar.

<b>Status grunnverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnverv utdyping</b>	<i>Behovet for evt. grunnverv skal kome fram av mulegheitsstudien.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Plankonsulent har levert ein rapport om innfartsvegar til Lyseparken for sykkel og gange. Innfart frå nord (Søfte-land) er tilrådd utgreid og detaljprosjektert.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2021	01.05.2021							

### Utdyping

*Det er inga usikkerheit knytt til utarbeidinga av ein mulegheitsstudie.*

# Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

## Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det skal byggjast ny kollektivterminal på Osøyro og nytt terminalbygg inngår i den nye områdeplanen for sentrum. Det må gjerast eit konseptvalstudie knytt til plassering, utforming, fleirbruk m.v.

## Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for den auka bruken av kollektivtransport som er venta gjennom Osøyro i åra framover, jf. befolkningsvekst og trafikkprognosar (SSB/TØI).



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Bygginga av ein ny, multifunksjonell kollektivterminal på Osøyro vil auke attraksjonen ved å reise kollektivt. Saumlaus korrespondanse mellom buss, hurtigbåt og ferje vert lagt til rette for på ein måte som skal sikre effektivitet i kollektivtilbodet.

### Støttekriterier

Med ei styrking og effektivitetsbetring av kollektivtilbodet, og med etablering av Osøyro som regional kollektiv-HUB for Sunnhordlandstrafikken inn mot Bergensregionen vil svært mange reisande framover kunne ha kollektivreise som eit reelt og foretrukne reisealternativ framfor personbil som i dag. Med berekraftige energisystemer installert på buss, ferje og hurtigbåt vil dette i sum gjere til at ein oppnår massive kutt i utslepp av klimagassar og betydeleg reduksjon i talet personbilar inn mot Bergen sentrum og Sandsli-Kokstad-området. Dette er eit tiltak med regionale klimaeffektar.

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappande mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø, områdeplan for sentrum, regional transportplan og regional plan for attraktive senter.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil vere i fylkeskommunen sin regi, men Bjørnafjorden kommune har ønskje og ambisjon om å bidra til å finne gode løysingar på mellom anna finansiering, bygging, drift og vidareutvikling av ein framtidsretta, attraktiv og multifunksjonell kollektivterminal.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Direkte kan det vere vanskeleg å rekne på samfunnsøkonomisk lønnsom ved eit nytt terminalbygg, men at det ligg stor samfunnsnytte i eit slik prosjekt kan det ikkje vere nokon tvil om sett i lys av befolknings- og trafikkprognosar for Bjørnafjorden kommune fram mot 2040 og denne befolkninga sitt potensiale for å reise kollektivt.

## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	150		150						
<b>Kroneverdi</b>	2021		2021						
<b>Mva. inkl.?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Det vil vere så mange og ulike tilhøve som vil vere premissgivande for val av konsept og følgjeleg kostnadsestimaten for det endelege valet. Fleire aktørar må involverast i ein så omfattande entreprise, men forstudien/konseptvalstudien vil identifisere dei viktigaste kostnadspunkta. Det bør vurderast å lyse ut eit parallelt oppdrag, som mellom anna kan byggje på deler av funna i EURO-PAN-prosjektet for Osøyro for nokre år tilbake.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Ny kollektivterminal på Osøyro vil vere heilt sentral for å nå målet om å binde Sunnhordland tettare på Bergensregionen gjennom utbetring og styrking av kollektivtilbodet. Prosjektet må sjåast i samanheng med initiativet teke av regionsrådet for Sunnhordland og fleire av regionens kommunar, herunder Kvinnherad kommune ("Fjordmetro").

## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Nytt terminalbygg er eit av fleire tema som vert hand-sama i den nye områdeplanen for sentrum/Osøyro.</i>
<b>Status grunnverv flervalg</b>	<i>Arbeid pågår</i>
<b>Status grunnverv utdyping</b>	<i>Arbeidet med erverv av grunn kan først starte opp når reguleringsplanen/områdeplanen er vedteke og spørsmål om tiltak og arealbehov er endeleg avklart. Arealbehovet for ulike løysingar vert imidlertid sett på i denne delen av planfasen.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Områdeplanen er ein overordna plan som ikkje i seg sjølv detaljregulerar dei ulike tiltaka som vert omhandla i planen. Førebuande analyser og arbeid vert utført fort-løpande som del av områdeplanarbeidet.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2021	01.07.2021							

### Utdyping

*Det er ikkje knytt risiko eller usikkerheit til utarbeiding av ei konseptvalsstudie.*

## Fv552 Venteskur m/ toalett - Hatvik ferjekai

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**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

*Detaljprosjektere oppvarma venteskur med toalett på Hatvik ferjekai.*

### Formålet med prosjektet

*For å understøtte målet om færre personbilreiser må det i større grad legges til rette for gode opplevingar for dei kollektivreisande. Det å måtte vente på buss eller ferje i bitande kulde eller å ikkje kunne ha eit toalettilbod før neste ferje kjem (40 minutt) er ein av fleire viktige årsaker til at ikkje fleire vel å reise kollektivt over ferjesambandet Hatvik-Venjanaset.*



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

*Tiltaket vil stimulere til færre turar med personbil over sambandet. Eit oppvarma lokale med toalettfasilitetar vil gjere sitt til at fleire vel å sykle over sambandet Hatvik-Venjanaset. For kollektivreisande vert det heller inga større prøvelse, slik som i dag, å måtte vente på neste ferje i eit ope, kaldt og vått bussskur.*

#### Støttekriterier

*Redusere utsleppet av klimagassar frå personbiltrafikk og stimulere til auka bruk av sykkel og buss til heile eller deler av reisa mellom aust- og vestsida av Bjørnafjorden kommune.*

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

*Tiltaket har relevans og overlappende mål med handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø, i tillegg til regionale planar for transport og klima.*



## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein i ein forstudie vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna arkitektur, plassering, tekniske løysingar og finansiering. Denne søknaden gjeld finansiering av ein slik forstudie (2021). Hovudentreprise (2022) må finansierast via Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kommunen har ikkje verktyg til å rekne samfunnsøkonomisk lønsemd for denne type tiltak, som først og fremst vil bety redusert utslepp av klimagassar.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	150		150						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande forstudier.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Forstudien vil leie fram til bygging av venteskuret, som må finansierast over kap. "Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt".



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

### Planstatus utdyping

Forprosjektet er ikkje starta, då det er ein slik forstudie det her vert søkt midlar om, men kommunen har i dialog med Skyss og VLFK gjeve uttrykk for behovet for venteskur på Hatvik, som gjer at ein kan seie at prosessen er sett i gang.

### Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnerverv utdyping

Behov for erverv av grunn er eit av spørsmåla som vil bli svart ut gjennom forstudien. Truleg er fylkeskommunen grunneigar av aktuelt areal.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

*Det er ikkje formelt starta opp prosjektering, men som for planstatus (sjå over) så er kommunen i prosess og dialog med VLFK og Skyss for å finne løysing på ei betydeleg utfordring knytt til kollektivreisande til/frå Hatvik.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2021	31.12.2021							

## Utdyping

*Det er inga risiko knytt til forstudien.*

## Fv552/E39/Fv5150/Fv5152/Fv5154/Fv583 Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**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

Design og prøve ut koseptet 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. Det vert med dette søkt 200.000 kroner frå Miljøløftet til eit forprosjekt med ringbuss (shuttle bus) for å kartleggje marknad og interesse for eit slikt ringbuss-tilbod.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Kollektivtilbodet mellom Osøyro og Bergen vert opplevd som tilfredsstillande for dei reisande. Det er likevel store mangler ved tilbodet om busstransport inn mot stamlinja på Byvegen. Ein ringbuss (shuttle bus) som går i nærast kontinuerleg trafikk i ring inn mot sentrum 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.

#### Støttekriterier

Det å få flyttet en stor del av reisene som i dag er med personbil over på buss vil utvilsomt gi store redusksjoner i utslipp fra klimagasser. Virkelig stor effekt vil man få dersom ringbussen i tillegg hadde hydrogen (lokalprodusert fra H-fabrikken i Bjørnafjorden) eller batterilagret elektrisitet som energibærer. Det ville også bidratt til mindre luftforurensing og motorstøy i de tett befolkete områdene som ringbussen vil kjøre gjennom.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø og regional plan for attraktive senter.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, Skyss og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna finansiering og utvikling av eit ringbusstilbod for nærrområda kring Osøyro.

## 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 samstundes som at reisevanane vil endre seg til fordel for kollektive tilbod. Det er såleis forventning om betydeleg samfunnsnytte av tiltaket.

## Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	600		200						400
Kroneverdi	2021		2021						2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Det er ikkje gjort grundigare analyser knytt til utprøving av eit slikt ringbuss-prosjekt, men ein vil tru at i eit samarbeid med VLFK og Skyss så vil ein kunne finansiere tilstrekkeleg varigheit på prosjektet til at konklusjonar kan trekkjast om vidare/permanent drift. Fylkeskommunen/Skyss er tenkt å gå inn i prosjektet med 400.000 kroner.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Dersom ringbussprosjektet vert suksess er målet å overføre erfaringane og løysingane til andre delar av kommunen og til andre avtalepartnarar av Miljøløftet.

## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

## Planstatus utdyping

Kollektivtransport er ikkje underlagt krav om detaljregulering jf. PBL.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Det er ikkje naudsynt å erverve grunn til dette prosjektet. Ringbussen skal følgje etablerte vegsystem.

**Forberedende arbeider flervalg**     *Prosjektering pågår*

**Forberedende arbeider utdyping**     *Prosjektering pågår som del av lokalt Miljøløftet-arbeid*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.06.2021	01.08.2022							

### Utdyping

*Det er knytt usikkerheit til fylkeskommunen/Skyss si interesse og vilje til å delta i prosjektet.*

## N/A Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Kollektiv

**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

Bjørnafjorden si geografiske plassering gjer kommunen til eit naturleg nav (HUB) m.o.t. koplinga av Sunnhordland til Bergensregionen via eit kollektiv rute-tilbod. Med ny parsell på E39 (Svegatjørn-Rådal) vil Bjørnafjorden kommune venteleg styrke si attraksjon som bustadkommune og med dette følgjer store oppgåver med å sikre attraktive kollektivtilbod. På same måte som Bjørnafjorden aukar sin attraksjon som kommune for busetting og arbeidsstad vil òg dei nordlegaste av Sunnhordlandskommunane vinne mykje på den kraftig reduserte reisetida mellom Osøyro og Kokstad/Sandsli og Bergen. Bjørnafjorden kommune søker difor omgåande samarbeid med Vestland fylkeskommune og Skyss i utviklinga av Bjørnafjorden som kollektiv-HUB. Initiativet må sjåast i lys av Sunnhordlandsprosjektet, "Fjordmetroen", som er under oppseiling, og som ytterlegare vil leggje press på overordna myndigheiter om å rigge Bjørnafjorden og Osøyro for den kraftige veksten av kollektivreisande som det vert lagt opp til dei komande åra.

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å byggje og skalere opp ein infrastruktur på Osøyro som gjer regionsenteret i stand til å takle dei store mengdene med kollektivreisande som er venta å reise gjennom sentrumsområdet i åra framover. Første fase i arbeidet er å utarbeide ein mulegheitsstudie/konseptvalsanalyse.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Det planleggjast og prosjekterast for at Bjørnafjorden skal ta rolla som nav/HUB for kollektivtrafikken frå Sunnhordland inn mot Bergensregionen. Med oppgraderte kaianlegg og ny kollektivterminal på Osøyro vil reisande oppleve ei sterk betring av attraksjonen til kollektivtilbodet (frekvens, korrespondanse og rekkjevidde) og langt lettare enn i dag kunne velgje kollektiv transport framfor privatbil.

## Støttekriterier

Det er forventa ei betydeleg reduksjon i personbilbruk inn mot Bergen via Bjørnafjorden som følgje av eit kraftig styrka kollektiv tilbod. Klimagassutsleppet frå longdistansekjøringa vil reduserast tilsvarende.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø og regional transportplan (planprogram 2020).

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Arbeidet med å rigge Osøyro som ein framtidig kollektiv-HUB for den sørlege delen av fylket må takast inn i regional transportplan og slik sjåast i ein større samanheng enn isolert til Osøyro si rolle som velfungerande regionsenter.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Skalaen og kompleksiteten på tiltaket er så stor at regionale eller statlege myndigheiter må ta ansvar for å rekne på samfunnsøkonomisk nytte av tiltaket.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	100		100						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande analysearbeid.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Bjørnafjorden som nav/HUB for kollektivreisande frå Sunnhordland og kommunen sjølv vil vere eit tema naturleg å bearbeide i ny regional transportplan.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

## Planstatus utdyping

Forprosjekt pågår som del av områdeplanen for Os sentrum ("Sentrumsplanen").

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Detaljprosjektering- og regulering vil avklare behovet for grunnerverv.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Prosjektering av ny kollektivterminal og tiltak på kaiområdet er del av pågående områdeplan for sentrum.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	
01.04.2021	01.08.2021							

### Utdyping

*Det er inga risiko knytt til gjennomføring av ein mulegheitsstudie.*



## N/A Forstudie – produksjons- og distribusjonssenter for hydrogen

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

**Spesifisering tiltaksområde:** Miljøvennleg teknologi og innovasjon

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bjørnafjorden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forlenginga av den storstilte satsinga på klimavenleg transport vil det, i det minste for tyngre kjøretyg og fartyg, vere eit behov for å nytte hydrogen som energiberar. Det er dårleg ressursforvaltning å frakte hydrogen over lange avstandar til konsentrasjonar av hydrogendrevne einingar. Då er det meir hensiktsmessig å byggje produksjons- og distribusjonsløysing tett på dei viktigaste marknadane (les: kollektiv-HUB'ar med buss, hurtigbåt, ferje og langtransport). Bjørnafjorden kommune ønskjer å ta ei aktiv rolle og bidra til at det vert utgreid eit produksjons- og distribusjonsanlegg for hydrogen i kommunen, jf. kommunen si framtidig styrka posisjon som kollektiv-HUB for reisande frå Sunnhordland inn mot Bergensregionen.

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er gjere ei analyse av den samfunns- og bedriftsøkonomiske lønnsmda ved å etablere eit produksjons- og distribusjonsanlegg for hydrogen i Bjørnafjorden kommune.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Etablering av eit hydrogenanlegg tett på marknaden (kort avstand frå dagens ferjekai) vil stimulere ferje- og langtransportsselskap til å velge hydrogen som energiberar i hybride framdriftssystem.

#### Støttekriterier

Hydrogen vert stadig meir fasa inn som energiberar i hovudsakleg tyngre køyretøy og større skip, men òg i mindre, hurtiggåande pasasjerbåtar skjer det no ei omfattande hybridisering. Utsleppet av klimagassar frå tungtransport, ferjer, hurtiggåande pasasjerbåtar og bussar (XL-langturbussar) vil difor reduserast så snart tilgang og pris på hydrogen vert oppfatta som attraktiv i marknaden.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø, regional plan for transport (RTP), regional klimaplan og regional plan for verdiskaping.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Omfanget og kompleksiteten av prosjektet er så stort at regionale myndigheter vert invitert til å delta i arbeidet for å konseptualisere delkonklusjonane frå mulegheitsstudien.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet har så vidtgripande konsekvensar at regional/statleg myndigheit må utgreie samfunnsøkonomisk lønnsomheit av tiltaket.



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	150		150						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå tilsvarande konsept-/mulegheitsstudier.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Prosjektet vil vere ein del av eit langsiktig arbeid med å byggje naudsynt infrastruktur for å understøtte Bjørnafjorden kommune som funksjonell HUB for kollektivreiser.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

## Planstatus utdyping

Prosjektet vil verte omtalt i den nye kommunedelplanen for klima, energi og miljø for Bjørnafjorden kommune.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikkje aktuelt p.t.

## Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

*Ikkje aktuelt p.t., men informasjon og relevant kunnskap kring hydrogenproduksjon og -distribusjon vil verte omtalt i den nye kommunedelplanen for klima, energi og miljø i Bjørnafjorden kommune.*



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2021	31.12.2021							

## Utdyping

*Det er inga risiko eller usikkerheit knytt til gjennomføring av ei mulegheitsstudie.*

## Fv552 Berekraftig og attraktivt Osøyro

**Hovedtiltaksområde:** Areal og knutepunktsutvikling  
**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Administrasjonen (planavd.) i Bjørnafjorden kommune jobber med områdeplanen for Os sentrum (Sentrum-splanen) og legg sentrale planretningslinjer, regionale planar og strategiar for attraktive senter og areal- og transportplanlegging samt lokale vedtak til grunn for arbeidet. Samla gir føringane og premissa ei klar retning mot eit sentrum som i framtida skal byggje på menneska sine premisser og ikkje på bilen sine. Høg tilrettelegging for gåande og syklende, eit bilfritt sentrum, ein fleirfunksjonell kollektivterminal og differensiert parkeringstilbod for kollektivreisande er alle tema som skal inngå i ei fleirfagleg analyse/detaljregulering og -prosjektering av dei ulike tiltaka.

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å gjere Osøyro til eit attraktivt regionsenter, med prinsippa om berekraft i botn som premiss for utviklinga.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Prosjektet har som overordna mål å auka attraktiviteten til Osøyro som regionsenter og sentrum. Fleire av undermåla er knytt til bilfritt sentrum og grønn mobilitet der ei sterk kollektivsatsing (ny kollektivterminal), sykkelparkeringsanlegg og utleige/utlån av elsyklar/el-sparkesyklar vil stå sentralt.

#### Støttekriterier

Den sterke auken av tilrettelegging for kollektivreisande, gåande og syklende vil bidra sterkt 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 følgje av at biltrafikken vil reduserast sterkt.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet med å forme Osøyro som eit attraktivt regionalsenter 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 sitt fokus på kollektivtransport som ei viktig berebjelke for framtidig samfunnsutvikling.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vidareutviklingen 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 fortetta senterstrukturar, som vil bidra til å redusere behovet for bruk av personbil.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er ikkje utarbeid gode verktøy for kommunane slik at samfunnsøkonomisk nytte kan bereknast ut frå reduksjon i utslipp av klimagassar. Sjølv regjeringa sitt eige forsøk på å modellere eit slikt reknestykke fall i grus i evalueringa av Klimakur, gjennomført av analysebyråa, Vista Analyse og THEMA Consulting Group (2011). Dette syner at eit prosjekt med stor felles nytte for avtalepartnarane ville vere å få utarbeid eit slikt verktøy innanfor Miljøløftet.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	225		225						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for anna konsulentarbeid utført ifm. områdeplanen for Os sentrum (Sentrumsplanen).

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Områdeplanen for Os sentrum er uløsleg knytt til kommuneplanen sin areal- og samfunnsdel.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

### Planstatus utdyping

Områdeplan for Os sentrum (Sentrumsplanen) er under utarbeiding.

<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Vurderingane knytt til erverv av grunn vil først kunne skje når arealføremål og linjer er trukne opp og vedteken i endeleg plan.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Prosjektering av ulike tiltak blir delvis sett på som del av områdeplanarbeidet.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.04.2021	01.04.2022					

### Utdyping

*Framdriften i arbeidet kan stoppe noke opp dersom det vert naudsynt å ekspropriere grunn naudsynt for å sikre ålmenne interesser og eit sentrum rusta for framtida.*

## Fv552 GS-løysingar på Osøyro - del av knutepunkts-/sentrumsutvikling

**Hovedtiltaksområde:** Areal og knutepunktsutvikling  
**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

**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

Som del av utviklinga av Osøyro som regionsenter skal det leggast til rette for auka bruk av sykkel til og frå Øyro. Sentrum skal i stadig større grad verte bilfri og parkeringstilbodet flyttast bort frå sentrumskjerna. Sentrumsområdet er svært kompakt og har få mulegheiter til å avsjå areal til fullskala GS-løysingar, men det er eit mål at ein saman med fylkeskommunen finn fram til fullgode alternativ som let seg byggje ut parallelt som andre sentrale delar av områdeplanen for sentrum vert realisert. I denne omgang skal linjeval og type GS-løysingar detaljprosjekterast, kvalitetssikrast og kostnadsbereknast.

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å gjere sentrum tilgjengeleg for syklande på ein slik måte at sykkel vert eit foretrukke transportmiddel. I denne fasen av prosjektet vert det søkt finansiering til å klar-gjere sentrale deler av områdeplanen slik at denne kan operasjonaliserast utover i 2022/2023.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Som del av områdeplanen for Os sentrum er det satt eit særskilt fokus på at sentrumsområdet må byggjast om for å betre kunne tilby eit GS-system som gåande og syklande finn trygt og effektivt å bruke. Dei sentrale innfartsårene til Osøyro er alle detaljregulert for fullgode GS-løysingar som vil betre mulegheitene og auke attraktiviteten av å gå og sykle til sentrum og servicetilboda der.

#### Støttekriterier

Det vil i tida framover leggjast stadig sterkare begrensingar på bruk av personbil inn i sentrumsområdet på Osøyro. Slik skal utslepp av klimaskadelege gassar reduserast kraftig.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med områdeplan for sentrum, kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø samt regional plan for attraktive senter og regional sykkelstrategi.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på finansiering og bygging av mellom anna gang- og sykkelløysingar langs dei tre innfartsårene til Osøyro med ein nord-vestleg arm til Lyseparken (Ulven leir/Lidaråsgardane).

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er eit sentralt mål i sentrumsplanen at sentrumsområdet skal bli bilfritt og at det er på menneska og ikkje bilen sine premiss at Osøyro skal byggjast ut for framtida. I dette arbeidet så inngår store prosjekt som skal sikre gåande og syklende sikker og funksjonell reise (for el-syklistar opp til 5 km. Det å få flytta eit betydeleg tal av dei korte bilreisene over på sykkel og gange vil venteleg ha stor effekt på folkehelse og samfunnsøkonomi. Det må gjennomførast ei oppdatert trafikktelegjing før ein kan talfeste verdien av ein slik vinst, men at her er eit formidabelt potensiale, sett i lys av mengden og mønser på trafikken til og frå Osøyro i dag, er det inga som helst tvil om.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	100		100						
<b>Kroneverdi</b>	2021		2021						
<b>Mva. inkl.?</b>	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Tilrådde løysingar frå trafikkonsulent og plankonsulent er teikna opp og linjeberekna. Det gjenstår detaljprosjektering og kostnadsberekning av sjølve GS-anlegget.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

## Prosjektet som del av helhet

Bygging av nye GS-system gjennom Osøyro er ein del av arbeidet med å transformere Øyro til eit attraktivt og dynamisk regionscenter og sentrum for bebuarane i sykkel- og gåavstand.





## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	<i>Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår</i>
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Områdeplan for Os sentrum ("Sentrumsplanen") er rekna å skulle slutthandsamast innan utgangen av 2021.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Arbeid pågår</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Etterkvart som plankarta vert ferdigstilte startar ein opp dialog med grunneigarar vedr. overtaking av grunn til off. føremål.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>GS-løysingane i sentrumsplanen er ferdig utarbeid, men må sjåas i tydelegare samanheng med mellom anna etablering av ny kollektivterminal og parkeringstilbod utanfor sentrumskjerna.</i>



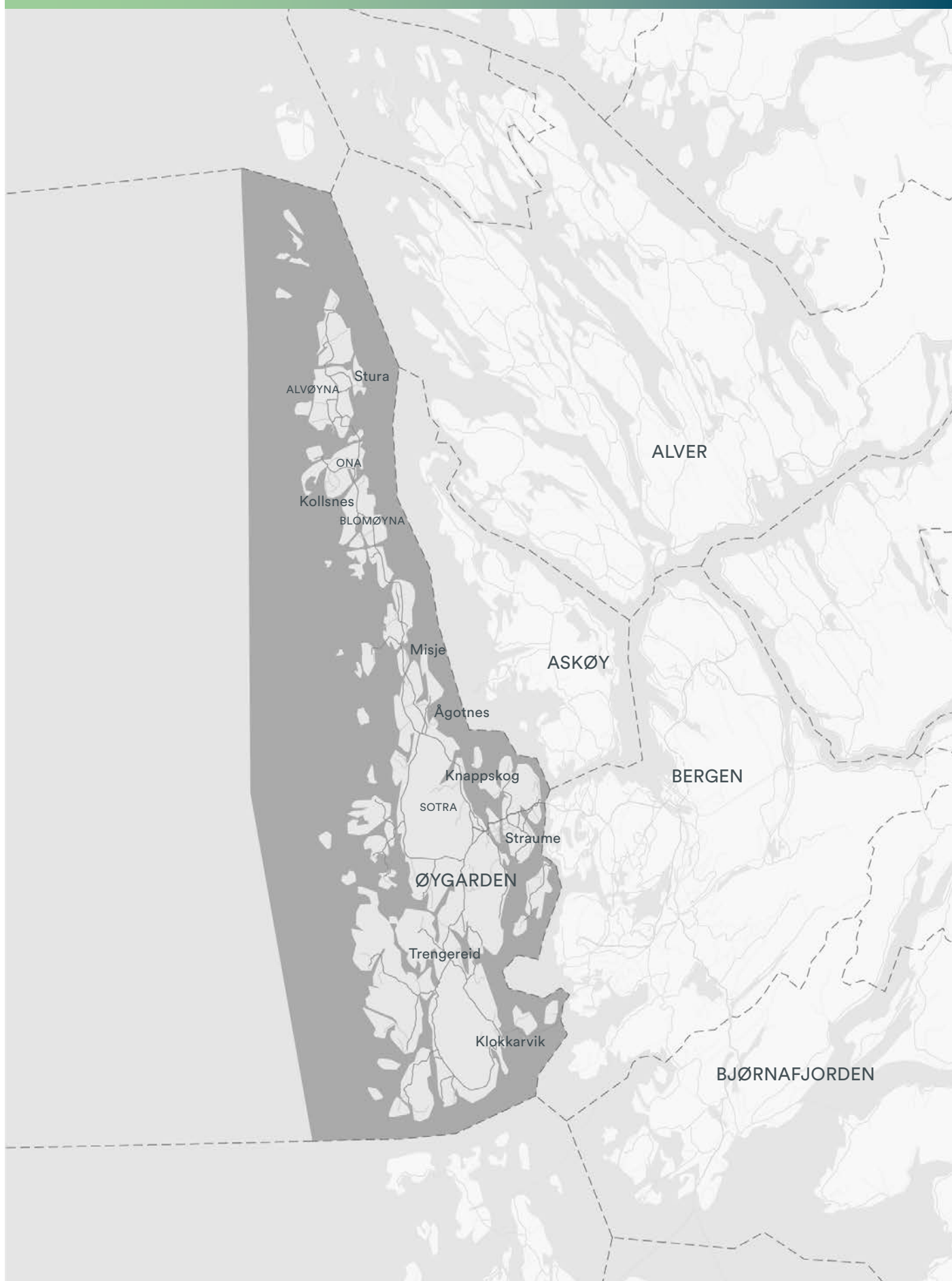
## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2021	01.07.2021							

### Utdyping

*Ingen risiko knytt til kvalitetssikring og linjeberekning av fagkonsulent.*

# Øygarden



## N/A Prosjekt ”bysyklar” i regionsenteret

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling

**Kommune:** Øygarden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Øygarden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:**

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Med bakgrunn i sykkelbyareidet og nyleg inngått byvekstavtale ønskjer vi å etablere ein utleieordning av sykler i Straume-regionen, i samarbeid med fylket og Basecamp. Bysyklar er allereie godt etablert i større byområder, og vi ønskjer å teste konseptet også i eit mindre tettstad som Straume. Vi vil nytte ei enklare modell enn dei ordinære bysyklane, ved at vi nyttar heilt vanlege sykklar og sykkelstativ. Syklane vert utstyrt med ein blutootheining som kommuniserer med ein app på leietakers mobiltelefon, t.d. levert av selskapet Donkey Republics. Løysninga tillet oss å etablere parkeringssoner på ulike målpunkt via geo-fencing. Vi ønskjer å etablere utleieordninga gjennom to faser. Første fase vert å teste ut løysninga mellom Rådhuset og kystbygarasjen. Neste fase vert å rulle ut løysninga til fleire målpunkt.

### Formålet med prosjektet

Området kring regionsenteret Straume har store utfordringer 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 innfartsårane 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. Utlånssyklane skal testast som eit mogleg avbøtane 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. Utlånssyklane skal derfor også testast for å redusere avstanda mellom Rådhuset og parkeringsareal i kystbygarasjen.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

- «Minske avstanda» mellom ulike målpunkt i sentrum for myke trafikantar
- Meir fleksibel reise
- «Forlengelse av kollektivreise»
- Fremkommelegheit for myke trafikanter

### Støttekriterier

- Auke tilgjengelegheita til viktige målpunkt ved bruk av kollektiv - reduserer behovet for å nytte bil
- Enkelte bilturar kan erstattast med sykkel
- Betre trafikkavvikling
- Redusere støy, klimagassutslepp, luftforureining

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Sykkelbyavtalen
- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP
- NTP
- RATP

### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Utvikling av Regionsenteret. Bygger opp om målsettingar og satsingar i arbeidet med kommunen sin nye samfunnsdel.

### Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Vi har ikkje klare tal på potensialet for utlånssyklar per i dag, men vi har starta arbeidet med ei større mobilitetsanalyse for Litlesotra, Bildøy og Kolltveit, med midlar frå KMD. I dette analysearbeidet vil også potensialet bli avdekt. Vil velger likevel å starte arbeide med utlånssyklar no, slik at vi kan ha investeringsmidlar klar til 2022, og dermed kome i forkant av anleggsarbeidet for Sotra-sambandet. Dersom utlånssyklane fungerer dom eit avbøtande tiltak i anleggsfasen, vil det ha stor samfunnsøkonomisk effekt. Det er også forventta ein effekt i eit folkehelseperspektiv.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	4300	0	0	1300	1000	1000	1000	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020

Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
-------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

<b>Kostnadsvurdering</b>	<i>Annet</i>
<b>Kostnadsvurdering utdyping</b>	<i>Basecamp har utarbeida eit forslag til budsjett. Tala er henta frå erfaringstal frå Ås kommune som nyttar same løysning, og frå prisane vist på nettsida til Donkey Republic. Fikk ikke lagt ved vedlegget i prosjektark-skjemmet.</i>
<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	<i>Nei</i>
<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner</i>
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Bygge erfaring som kan delast med andre avtalekommunar.</i>



## Plan og gjennomføring

<b>Planstatus flervalg</b>	
<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Avklart</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	<i>Prosjektering pågår</i>
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Forprosjekt/utgreiing for å vurdere potensialet pågår.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
27.03.2021	04.10.2021					01.03.2022	19.12.2025	19.12.2025

### Utdyping

Vi ønsker å teste fase 1 i 2022, for så å rulle ut til dei andre målpunkta etter kvart (fase 2). Det vert viktig å teste tiltaket før anleggsfasen for Sotrasambandet er i gang, sjølv om potensiale ikkje er ferdig vurdert.

## N/A Prosjekt ”sykkelparkering” i regionsenteret

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Sykkel

**Kommune:** Øygarden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Øygarden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:**

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Øygarden kommune skal rusta opp sykkelparkeringa på skuler og offentlege institusjoner innanfor sykkelby-området (Litle-Sotra, Bildøy og Kolltveit). Plassering og kvaliteter på sykkelparkeringa skal utgreiast og vurderast i løpet av 2021.

### Formålet med prosjektet

Gjennom eit BYR-prosjekt i 2017 vart det utareida ein rapport om kartlegging av sykkelbruk. I den 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 institusjoner for å følgje opp tidlegare arbeid og møte dei behova som vart vist til i spørreundersøkinga. Området kring regionsenteret Straume har i tillegg store utfordringer 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 vele sykkel som transportmiddel framfor personbil. Dette vil bidra til å redusera belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

- Auka tilgjengelegheit for syklistar
- Betre kvalitet og attraktivitet på sykkelparkeringa
- Unngå feilparkerte sykler som hindrar framkommelegheita for andre trafikantar

#### Støttekriterier

- Auke tal 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 reduserar støy, klimagassutslepp og luftforureiing.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Sykkelpavtalen
- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP
- NTP
- RATP

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Utvikling av Regionsenteret. Bygger opp om målsettingar og satsingar i arbeidet med kommunen sin nye samfunnsdel.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er forventa ein samfunnsøkonomisk effekt i eit folkehelseperspektiv. Om tiltaket bidreg til mindre trafikk i Straume-området vil ein også oppnå effekt i form av betre framkommelegheit for næring- og offentlege tenester. Spesielt vil mindre trafikk i Straume-området gi svært god samfunnsøkonomisk effekt inn mot annleggsarbeidet til Sotrasambandet.



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	740			200	180	180	180		
Kroneverdi	2020			2020	2020	2020	2020		
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

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 2021.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Ikke relevant.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Ikke relevant.</i>
<b>Status grunnnerverv flervalg</b>	<i>Ikke avklart</i>
<b>Status grunnnerverv utdyping</b>	<i>Det vil i hovudsak vera snakk om kommunal eigedom, men det er ikkje undersøkt om det enkelte plassar vil vera behov for grunnnerverv.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Forprosjekt/utgreiing for å vurdere målpunkt, tal sykkel-parkeringsplasser og kvalitet på anlegget vert gjennomført i 2021.</i>



## Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
08.03.2021	11.10.2021					10.01.2022	08.12.2025	

### Utdyping

Vi har delt inn prosjektet i fire utbyggingsfaser: 1. Rådhuset på Straume 2. Helselandsbyen 3. Skuler 4. Skuler



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

Miljøløftet  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen