

Prosjektportefølje 2023

Vedlegg til Miljøloftets handlingsprogram 2024-2027



SAMAN
OM



Miljøloftet

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



Føreord

Alle prosjekt i Miljøløftet skal porteføljestyrast. Det vil seie å prioritere prosjekta ut frå ei heilskapleg vurdering av bidrag til måloppfyljing, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønnsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

For å leggje til rette for kvalitet i porteføljestyringa, skal alle prosjekt som blir foreslått finansiert gjennom Miljøløftet ha sitt eige prosjektark. Prosjektarka er standardiserte skjema som skal hjelpe til å vurdere prosjekt opp mot kvarandre, så langt det let seg gjere.

Denne prosjektporteføljen samlar alle prosjektark som er spelt inn og foreslått med finansiering gjennom Miljøløftet i samband med den årlege rulleringa av handlingsprogrammet. Prosjektarka blei levert inn med frist 1. desember 2022. Eventuelle oppdateringar av prosjektstatus og -informasjon etter dette er i hovudsak ikkje inkludert. Prosjektporteføljen for 2023 danna grunnlaget for handlingsprogrammet for 2024–2027.

Kvart prosjektark er markert med eit grønt eller eit raudt merke som viser om prosjektet er prioritert med finansiering i handlingsprogram 2024-2027, eller ikkje. I tillegg har nokon av prosjekta ein utfyllande kommentar saman med merket. Det finst to typar prosjektark: eitt er for større prosjekt og eitt for samlepotter som inkluderer fleire mindre prosjekt og/eller driftsprosjekt.

Prosjektporteføljen for 2023 inneheld 90 prosjekt. Prosjekta er sortert etter kommune, og deretter presentert i alfabetisk rekkefølge. For prosjekt som er del av handlingsprogrammet for Miljøløftet, er alle tal oppgitt i 1 000-kroner og i forventa 2024-verdi. Prosjekter som ikkje er del av handlingsprogrammet er oppgitt i 1000 2022-kroner. Meir informasjon om finansieringa av det enkelte prosjektet kjem fram av prosjektarka.

Merk elles at prosjektporteføljen delvis er auto-generert, og kan innehalde feil. Ta kontakt med Miljøløftets sekretariat om du har spørsmål.



Innholdsfortegnelse

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





Innhold

Bergen kommune	6
E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien	7
E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune	11
E39 Steinestøkrysset - kollektivfremkommelighet og TS	14
E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg	16
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding	20
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun-Skjold	22
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun – Fjøsanger	26
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg-Bergen sentrum	30
E39, Fv5328 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten-Fabrikkgaten	33
E39, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	37
E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken –Glass Knag	40
E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal	44
Fv5190 Apeltunvegen	48
Fv5208 Kjøkkelvikveien samanhengande gang og sykkeltilbod	52
Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen-Myraskjenet, gang- og sykkelveg	56
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen	60
Fv5306 Hesthaugvegen, Åsane terminal-Morvik, del 1: Åsane terminal-Haukedalen skole	64
Fv5324 Hagerups vei, Storetveitvegen-Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuiter	68
Fv5348 Klostergaten, gateopprusting	72
Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen	75
Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	79
Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien	83
Fv578 E39, DS8-a Hovedsykkelrute Eidsvåg - Tertneskrysset	87
Fv578 E39, DS8-b Hovedsykkelrute Tertneskrysset-Rolland	90
Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler	94
Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei-Minde Alle	97
Fv582, Kv5312 Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei-Fantoft), sykkelanlegg	101
Fv585 Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei	105
Kv3373 Bjørndalsbakken bru	109
Kv4181, Fv5322 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak	112
Kv4289, Kv4593, Fv5325 Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling	116
KV4688 Krohnåsvegen sykkeltiltak	119
Kv4728 Litleåsvegen sykkeltiltak	122
N/A Arbeidsprogram for arbeidsgruppe Bergen sentrum	125
N/A Betre kollektivtilbod – midlar frå bompengeforliket (2019)	128
N/A Bysykkelordningen i Bergen	130
N/A Fremkommelighetstiltak sykkel	132
N/A Førebuande arbeid med Bybanen BT5	134
N/A Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein	136
N/A Gangveier til kollektivtraseer	139
N/A Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 mellom Bergen sentrum og Oasen	142



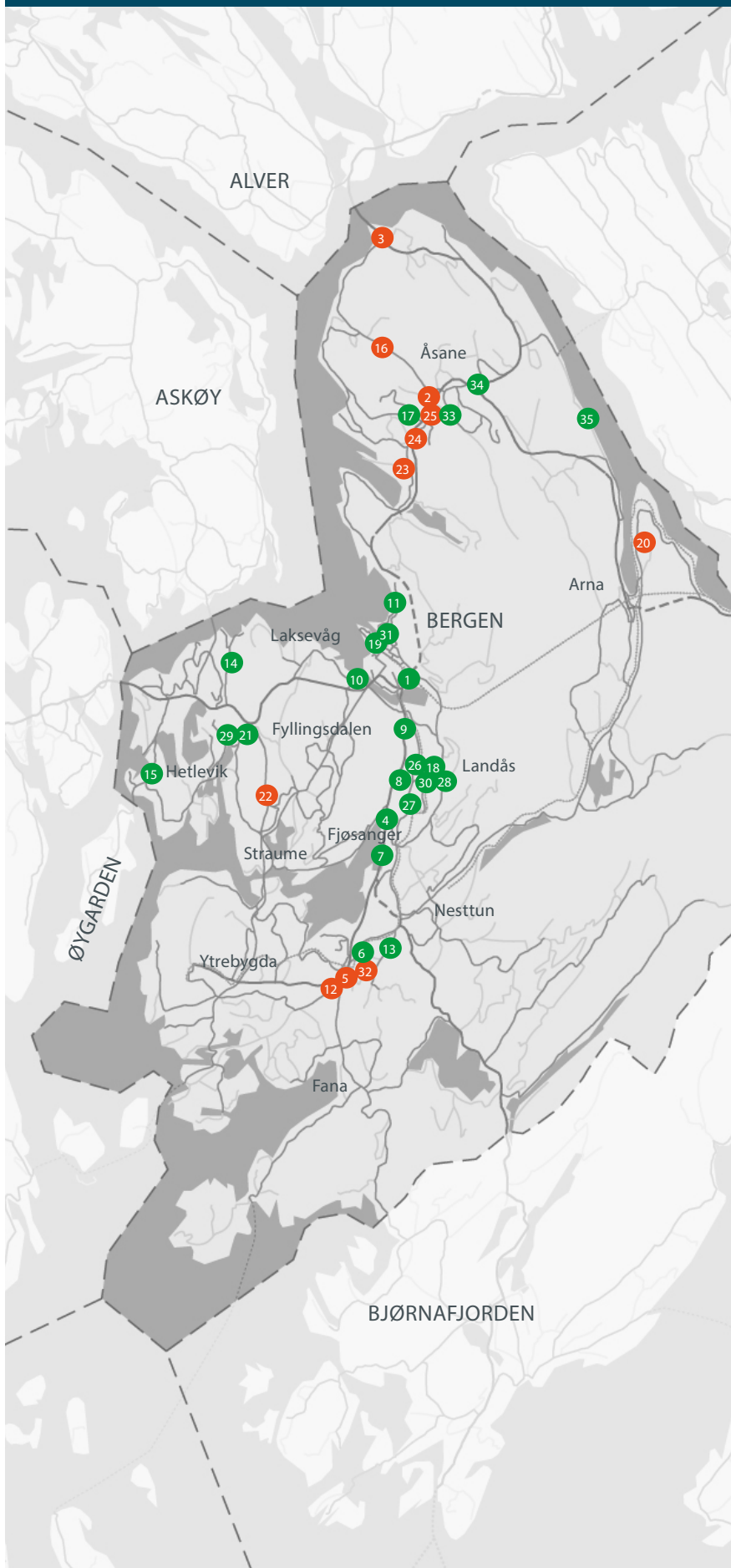
Innholdsfortegnelse 2 / 3

N/A Kollektivtiltak Foreningsgaten	144
N/A Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	146
N/A Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune	148
N/A Oppgradering holdeplasser	151
N/A Oppgradering signalanlegg og ASP	153
N/A Planlegging fylkesveg	155
N/A Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd	157
N/A Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	159
N/A Sykkelbyavtale - Sykkelbyen Bergen	162
N/A Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune	164
N/A Trafikksikkerhet	167
N/A Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss	169
Alver kommune	171
Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune	172
Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg	176
Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering	180
Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen, fortau	182
Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering	185
Fv565 Hilland i Alver kommune, rundkjøring/snumulighet for buss	189
Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau	191
Kv1023, Kv1056 Knarvikplanen, gang- og sykkelveier	193
N/A Samlepott belønningmidler Alver 2024	197
Askøy kommune	201
Fv5254 Kleppevegen ved Myrane	202
Fv5264 Nordre Hauglandsveg	207
Kv1156 Skarholmvegen	211
N/A Oppfølging av sykkelstrategi	215
N/A Planleggingsmidler Askøy kommune	217
Bjørnafjorden kommune	219
Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning	220
Fv552 Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løsning langs Hatvikvegen	222
N/A Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden	226
N/A Strategi for grønn mobilitet Bjørnafjorden kommune	228
N/A Sykkelstrategi Bjørnafjorden kommune	230
N/A Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg	232
Øygarden kommune	235
Fv5242, Fv5244, Kv1431 Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1	236
Fv560, Kv2024, Kv2025, Kv2045, Kv2046, Kv2054 Skogskiftet sentrumsområde	240
Kv1136 Sentrumsgate Grønmyrsvegen	244
N/A Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret	248
N/A Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret	251
N/A Prosjektstillingar for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet i Øygarden kommune	253
N/A Trafikkanalyse for regionsenter Straume	255



Innholdsfortegnelse 3 / 3

Hele avtaleområdet	257
N/A Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport	258
N/A Drift av sekretariatet i Miljøløftet	260
N/A Kommunikasjon: Få passasjerer tilbake til kollektivtrafikken	262
N/A Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv	264
N/A Reduserte billettpriser	266
N/A Reisevaneundersøkelsen (RVU)	268
N/A Samkøyring	270
N/A Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg	273
N/A Sykkeltelling i Bergensområdet	275
N/A Utredning av kollektivprioritering på innfartsårer i Bergen	277



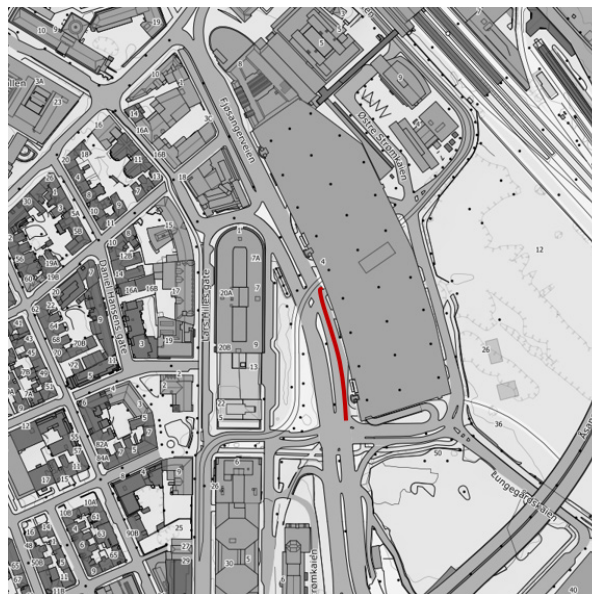
Prosjekter

1. E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien
2. E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune
3. E39 Steinestøkrysset - kollektivfremkommelighet og TS
4. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg
5. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 1 og 2, sammenbinding
6. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 2, Nesttun - Skjold
7. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 3, Nesttun - Fjøsanger
8. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 5, Kristianborg-Bergen sentrum
9. E39, Fv5328 Sykkelstamveg, delst. 5, Fjøsangerv./Solheimsgt.-Fabrikkgt.
10. E39, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate
11. E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstr. 6, Bradbenken - Glass Knag
12. E39, Rv580 Sykkelstamveg Bergen, delstr. 1, Skeie - Rådal
13. Fv5190 Apeltunvegen
14. Fv5208 Kjøkkelvikveien samanhengande gang og sykkeltilbod
15. Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen-Myrskjernet, gang- og sykkelveg
16. Fv5300 Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen
17. Fv5306 Hesthaugvegen del 1: Åsane terminal-Haukedalen skole
18. Fv5324 Hagerups v., Storetveitv.-Nattlands. Oppgr. av sykkelfelt
19. Fv5348 Klostergaten, gateopprusting
20. Fv5354 Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen
21. Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel
22. Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhorn-sveien
23. Fv578 E39, DS8-a Hovedsykkelrute Eidsvåg - Tertneskrysset
24. Fv578 E39, DS8-b Hovedsykkelrute Tertneskrysset-Rolland
25. Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler
26. Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei-Minde Alle
27. Fv582, Kv5312 Årstad, Storetveitv. (Hagerups v.-Fantoft), sykkelanlegg
28. Fv585 Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei
29. Kv3373 Kv3373 Bjørndalsbakken bru
30. Kv4181, Fv5322 Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak
31. Kv4289, Kv4593, Fv5325 Kronstad - Haukland vest sykkelkobling
32. Kv4688 Kv4688 Krohnåsvegen sykkeltiltak
33. Kv4728 Kv4728 Liteåsvegen sykkeltiltak
34. N/A Førebuande arbeid med Bybanen BT5
35. N/A Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein



E16 Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/ Fjøsangerveien

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

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.

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.

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).



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	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.
--	----	--



Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	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.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	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).
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ikke relevant.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Redusert kø, redusert klimagassutslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv5338 Lungegårdskaien inkl. innkjøringsløsning til Bygarasjen. 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.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Redusert kø, redusert luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

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 anslagsvis 11 mill. kr.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket samsvarer med anbefalt tiltak i Trafikkplan sentrum.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket samsvarer med anbefalt tiltak i Trafikkplan sentrum.



Disponible midler

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



Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		11700	11700		11700
Tidligere løyving			0		
2024		8200	8200		8200
2025		3500	3500		3500
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Byggherreoverslag. Endret feltbruk. Det skal ikke graves i bakken.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	Bygging vil skje innenfor tilgjengelig trafikkareal.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke relevant.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2020	31.12.2020			01.01.2024	30.06.2024	01.01.2025	30.06.2025	30.06.2025

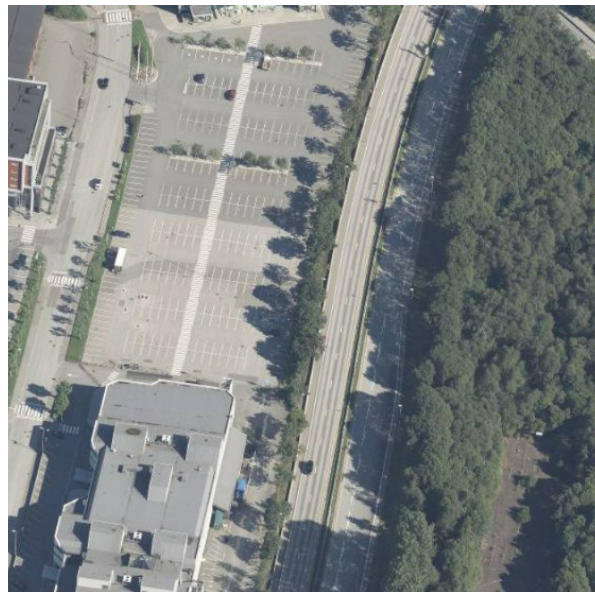
Utdyping

Usikkerhet og risikoen ligger i bevilgning til prosjektet. Selve gjennomføringen har lav eller inge risiko.



E39 Gangbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune

Det trengs meir kunnskap om prosjektet før det blir bestemt kva som er rett finansiering. Dette blir det arbeid med fram mot neste rulling.



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og formål:

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	E39 ligger som en barriere gjennom sentral deler av Åsane. En gangkryssing vil gi en stor forbedring for for gående og syklende i sentrale deler av Åsane.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	E39 ligger som en barriere gjennom sentral deler av Åsane. En gangkryssing vil gi en stor forbedring for for gående og syklende i sentrale deler av Åsane.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	E39 vil bli en noe mindre barriere gjennom Åsane.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Som gående i Åsane er det uten en slik gangbro mange trafikkerte veier som må krysses. Forholdene for gående er svært dårlige.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	En gangbro vil for mange personer i Åsane være ett alternativ til å benytte bilen.



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	ja, men en har ikke detaljerte tall på dette.
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	De mest klimavennlige transportmetodene er gange og sykkel.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Å øke andel gående og syklende reduserer omfanget av bilkøer.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Gående og syklende gir ingen luftforurensing.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Gange og sykkel medfører ikke trafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	2500		2500		2600
Tidligere løyving	0		0		0
2024	2500		2500		2600
2025			0		0
2026			0		0
2027			0		0
Restbehov etter 2027	25000		25000		

Evamari?



Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Grovt anslag på plan- og prosjekteringskostnad. Byggekostnad er ikke mulig å si noe om på dette tidspunkt.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Nei
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Må sees i sammenheng med andre tiltak i Strategisk planprogram for Åsane.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	
Planstatus utdyping	Det må inngå i forprosjektet å vurdere ev behov for reguleringsendring eller dispensasjon fra gjeldende plan.
Status grunnerverv	Ikke avklart, Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Det er sett på i flere ulike planprosesser som pågår i området hvor broen ev vil bygges.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Det er behov for å lage et forprosjekt her jfr over.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2023	30.10.2024	01.08.2024	31.12.2024	01.01.2025	30.10.2025	01.01.2026	31.12.2026	31.12.2026

Utdyping

Gjennomføringsplanen baserer seg på at tiltaket enten reguleres gjennom tilgrensende reguleringer eller at en får nødvendig dispensasjon fra ev plankrav.



E39 Steinestøkrysset - kollektivfremkommelighet og TS

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen

Det blir arbeid vidare med det prinsipielle kring rett finansieringskjelde.



Prosjektomtale og formål

Det skal lages forprosjekt for tiltak i krysset inkl. trafikkteknisk/signalteknisk vurdering.

Formål: Bedre framkommelighet på E39 for kollektivtrafikken fra Alver og nordre Åsane til Åsane senter og Bergen sentrum.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar til nullvekstmålet gjennom bedre framkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen E39 Alver-Åsane-Bergen sentrum, og vil gjøre det mer attraktivt å benytte buss/kollektivtrafikk på strekningen, og overføre reisende fra bil til buss.

Nullvekst: Effektmål

Bredre framkommelighet for buss, flere passasjerer, redusert personbiltrafikk, mindre utslipp/lokal forurensing.

Samfunnsøkonomisk nytte

Stor nytte gjennom økt framkommelighet og forutsigbarhet for eksisterende og nye kollektivreisende på strekningen. Redusert ulykkesrisiko i krysset.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

I samsvar med nullvekstmålet, NTP, Nullvisjonen mv.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Tiltak i krysset for å bedre framkommelighet for kollektiv, vil også bedre trafikksikkerheiten.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	
2025	1700
2026	300
2027	
Restbehov etter 2027	

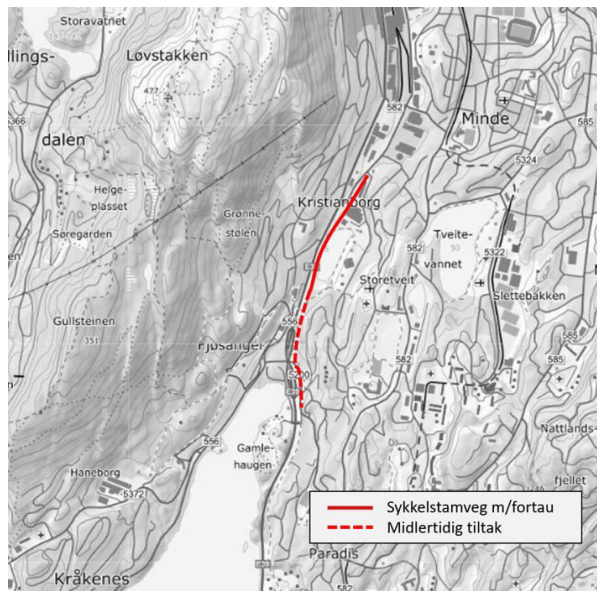
Kostnadsvurdering utdyping Grovt kostnadsestimat for utarbeidelse av forprosjekt for tiltak i krysset og trafikkteknisk/signalteknisk vurdering.

Finansieringskilder Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



E39 Sykkelstamveg Bergen delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

Beskrivelse av prosjektet: Delstrekningen binder sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda med sykkeltilbudet fra sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg. Tiltaket består i etablering av nytt gang- og sykkeltilbud over en lengde på 1,7 km fra Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp. En ny tilkobling mot Straumevegen i Fjøsangerkrysset skal i utgangspunktet inngå i prosjektet.

Det er gjennomført en siliingsprosess hvor ulike løsninger for sykkelstamvegen forbi Fjøsangerkrysset er vurdert og som anbefaler å gå videre med to løsninger. Løsningene har et høyt ambisjonsnivå og er krevende og kostbare å etablere. Grunnet usikkerheten knyttet til Ringveg øst har SVV besluttet å avvente det videre arbeidet med en fullverdig løsning forbi Fjøsangerkrysset inkl. tilkobling mot Straumevegen. I planforslaget vil en legge til grunn en midlertidig løsning for sykkelstamvegen på strekningen fra Gamlehaugen og forbi Nyhauglia. Gående vil fortsatt benytte dagens trase i Nyhauglia med blandet trafikk. På strekning videre nord til Kristianborg bybanestopp planlegges det en fullverdig gang- og sykkeløsning.

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Dagens sykkeltrase i Nyhauglia er smal og bratt og har høyt konfliktnivå. Egen trase for syklende på strekningen vil gi et sikrere tilbud med gode stigningsforhold. Separate arealer bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og mulighet for å komme seg raskere fram.
--	----	---



Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Dagens sykkeltrase i Nyhauglia er smal og bratt og har høyt konfliktnivå. Egen trase for syklende på strekningen vil gi et sikrere tilbud med gode stigningsforhold. Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og mulighet for å komme seg raskere fram. Ny sykkeltrasea forbi Nyhauglia vil bli tilnærmet universelt utformet som vil øke fremkommelighet for syklister. I planforslaget inngår også et kollektivfelt fra sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket. Dette vil gi en bedre fremkommelighet for kollektiv.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte beregning viser at nytten av prosjektet er størst dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Påkoblinger fra sideveger og kryssningspunkt blir ivarettatt med tilstrekkelig sikt. Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt, trafiksikkert og separert tilbud for gående på deler av strekningen Nyhauglia fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. Tiltaket fører til mindre sykklister i lokalt og overordnet vegnett og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafiksikkert tilbud for syklende og gående på østsiden av E39. Det pågår fortettingen og utbyggingen i hele Bergensdalen. Sykelstamvegen er en viktig trase mellom Fjøsanger og Kristianborg og binder sammen Fana-området i sør med sentrumsområdene ved Mindemyren i nord. Med god tilrettelegging for sykkel og gange vil tiltaket bidra til at flere bilister velger mer miljøvennlig transportform.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafiksikkert tilbud for syklende og gående på østsiden av E39. Sykelstamvegen er en viktig trase mellom Fjøsanger og Kristianborg og binder sammen Fana-området i sør med sentrumsområdene ved Mindemyren i nord. Prosjektet sikrer også en attraktiv og trafiksikker løsning fram til holdeplasser langs traseen. Med god tilrettelegging for sykkel og gange vil tiltaket bidra til at flere bilister velger mer miljøvennlig transportform.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tilrettelegging for sykkel og gange vil få flere over på miljøvennlige transportformer og med dette redusere personbiltransporten og gi mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensning?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre fremkommelighet og mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet. Det skal som en del av planarbeidet også vurderes en støyskjerm langs E39 ved Kristianborgvannet

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyten beregnet til 11,17.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål, nullvekstmålet om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar også med å tilrettelegge for gåbyen jf. vedtatt gåstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil fjerne flere trafikkfarlige forhold langs traseen. Kollektivfelt fra sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket vil inngå i planforslaget.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?

Nei



Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tala er i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		192500	192500	19200	211700
Tidligere løyving			0	19200	19200
2024			0		
2025			0		
2026		43700	43700		43700
2027		132100	132100		132100
Restbehov etter 2027		16700	16700		16700

Evamari?

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene i prosjektarket. Kostnadene er basert på et grovt overslag på overordnet plannivå (+/- 40%). Et nedskalert og midlertidig tiltak mellom Gamlehaugen og nordover forbi Nyhauglia legges nå til grunn for planforslaget og byggekostnadene er redusert med ca. 150 mill. i forhold til tidligere kostnadstall i handlingsprogrammet. Det vil bli gjennomført anslag i forbindelse med planarbeidet.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Nei

Finansieringskilde plan Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Finansieringskilde bygging Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Prosjektet som del av helhet 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 stor nytte dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Er reguleringsplan inverksatt? Ja



Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planarbeidet har trukket ut i tid i forbindelse med utredning og beslutning av den midlertidige løsningen. Det har kommet innspill fra VLFK og Bergen kommune om mulige midlertidige tiltak på vestsiden av E39 ved Fjøsangerkrysset. Omfang og håndtering av disse er ikke avklart.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke aktuelt.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2014	31.12.2017	01.01.2019	31.12.2024	01.01.2026	30.06.2027	01.07.2027	31.12.2028	31.12.2028

Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan. Eventuelle midlertidige tiltak på vestsiden av E39 ved Fjøsangerkrysset er i skissefasen. Dersom disse skal inngå i planforslaget vil dette trolig forsinke fremdriften.

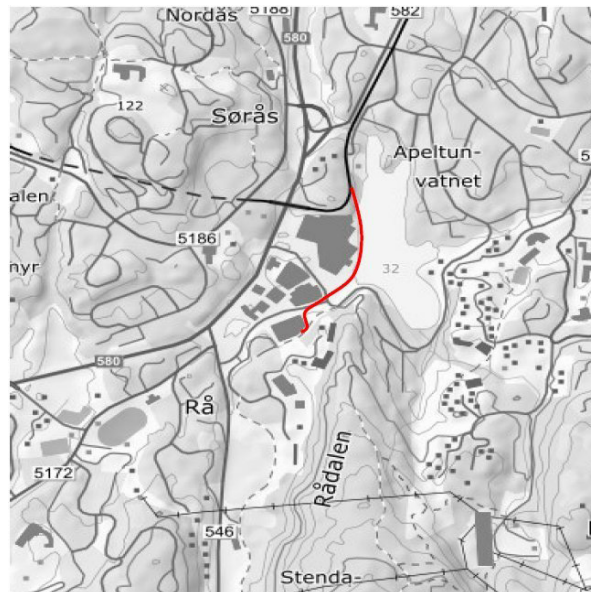
Den nordre delen av delstrekning 4 fra sørenden av Kristianborgvannet og frem til Bybanestoppet ved Kristianborg vil være naturlig å etablere i forbindelse med planlagt fremtidig arealutvikling på Mindemyren (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Ny trase for sykkelstamvegen på denne strekningen forutsetter at Kanalvegen flyttes og dette må gjennomføres i forbindelse med den planlagte transformasjonen av området.



E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding

Prosjektet har finansiering utanfor Miljøløftet.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Fana
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen, Bergen kommune



Prosjektomtale og formål

Parsellen binder sammen sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 fra Rådalen/Skeie og delstrekning 2 fra Nesttun med bydelssenteret Rådalen/Lagunen. Det sikres sykkelstamveg i østre del av Laguneplanen, utformet som sykkelveg med fortau, og etter standard som tilfredstiller krav i N100. Lengde 0,6 km sykkelstamveg. Oppgraderer en viktig mangelfull lenke i overordnet sykkelnett i Bergen. Lengde 0,6 km sykkelstamveg.

Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt andel gående og syklende, og bidra til å nå nullvekstmål for personbiltrafikken. Løsningen krever ny reguleringsplan. Statens vegvesen skal gi et kontanttilskudd til planprosjektet på kr 500.000, dette er vist med antydning periodisering. Bergen kommune har ansvar for oppfølging av reguleringsplanen. Etter oppstart i 2019 har ikke kommunen prioritert å fullføre planarbeidet. Prosjektet aktualiseres av tidshorison i foreliggende utbyggingsavtale mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Lagunen DA. Avtalen ble inngått i 2018 med 10 års gyldighet. Offentlig finansieringsbehov for bygging omfatter merkostnad ved å bygge sykkelveg med fortau iht. standardkrav, sammenlignet med bygging av lavere standard som ble lagt til grunn i vedtatt områderegulering. Dette er ikke periodisert i påvente av løsningsavklaring og anslag.

Tiltaket består av utbedring av eksisterende midlertidige gang- og sykkelveg. Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, gir bedre tilkomst til bydelsentet med gang-/sykkel samt bedrer gs-tilkomst til kollektivholdeplass. Separate arealer og universell utforming bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafikksikkerhet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Sykkelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av høy utbygging sørover i Fana/Ytrebygda. Tiltaket knytter sammen flere prioriterte fortettingsområder med sykkel og tilrettelegger for attraktive alternativ til personbiltransport, med bl.a. raskere og tryggere sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelssenter Lagunen. Tiltaket bidrar til god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv. Kost/nytteberegning viser at nytten av prosjektet er størst ved utbygging av hele strekningen fra Flesland til sentrum.



Nullvekst: Effektmål

Tilrettelegging for et attraktivt tilbud for sykkel og gange bidrar til å gjøre disse reisemidlene mer konkurransedyktig i forhold til bil vil bidra til redusert luftforurensing, CO2-utslipp og kø.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i NTP, KPA, plan for folkehelse i Bergen kommune, Miljøloftet og Sykkelstrategi for Bergen. Prosjektet underbygger 0-visjonen for trafikkulykker, og bidrar også med å tilrettelegge for gåbyen jf. vedtatt gåstrategi for Bergen. Strekningen inngår i områdeplan for Rådal/Lagunen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentrene med gange og sykkel samt bidrar til bedret gs-tilkomst til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Tiltaket bidrar også til bedret trafiksikkerhet for gs-trafikken og for skolebarn som bruker strekningen.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Sum
Totalkostnad	500
Tidligere løyving	
2024	250
2025	250
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

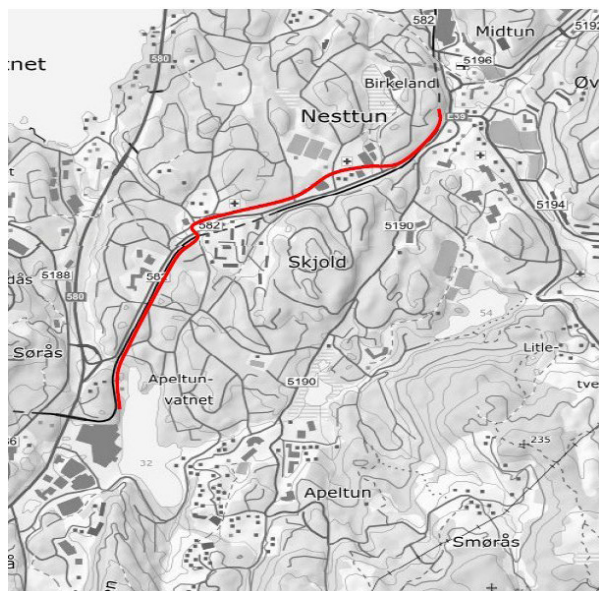
Kostnadsvurdering utdyping Statens vegvesen skal gi et kontanttilskudd til planprosjektet på kr 500.000.

Finansieringskilder Stat post 30 Programområdemidler riksveg



E39 Sykkeltamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

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

Formålet med prosjektet 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	I krysset Sætervegen/Fanavegen må begge veier krysses i lysregulerte plankryss. Når prosjektet er ferdig er det kun Sætervegen som må krysses med lysregulering, Fanavegen kan krysses med planskilt kryssing ved Fana blikk.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Gående og syklende skilles, dei får egne felt. Dette sikrer bedre fremkommelighet for begge parter uten uheldige situasjoner.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det tilrettelegges med egne sykkelfelt i begge retninger, fortau og det reduseres kryssinger i plan.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Gående og syklende skilles, dei får egne felt. Dette sikrer bedre fremkommelighet for begge parter uten uheldige situasjoner.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Prosjektet underbygger satsingen på fortetting rundt bydelsentraene og bybanen. Prosjektet ventes å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken ved å binde sammen eksisterende sykkel- og gangakser og gi god kobling til målpunkter både i og i tilknytning til planområdet.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ved å tilrettelegge med egne sykkelfelt og redusere kryssinger i plan, vil sømløsheten medføre at flere velge sykkel som framkomstmiddel.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Ved å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen, vil man også oppnå reduserte klimautslipp pga. færre kjøretøy.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Ved å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen, vil man også oppnå reduserte køer på strekket.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Ved å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen, vil man også oppnå redusert luftforurensing.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Ved å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen, vil man også oppnå redusert støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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.

Prosjektets forhold til øvrige 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, Miljøloftet 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.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	197000
Styringsramme (kroneverdi)	2018
Er tallene inkludert mva?	Ja
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		252500	252500		252500
Tidligere løyving		140800	140800		140800
2024		50000	50000		50000
2025		44500	44500		44500



2026		17200	17200		17200
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Evamari?

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Nytt anslag skal utarbeides.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Tiltaket inngår som del av sykkelstamveg fra Flesland til Bergen sentrum.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Plan vedtatt.
Status grunnerverv	Arbeid pågår, Eksproprierings sak pågår
Status grunnerverv utdyping	En del avtaler er inngått og signert, andre har fått tilbud som de vurderer/forhandler på, noen nekter å signere og skal avgjøres med skjønn/ekspropriasjon.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering har tatt lang tid, da det har vore mange uavklarte detaljer, som f.eks. nærheten og byggegrensa mot Bybanen. Dette medfører stor usikkerhet til gjennomføringen av prosjektet på enkelte steder langs traseen som må løses før prosjektet kan lyses ut.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2012	31.12.2015			01.01.2017	01.07.2023	01.07.2023	01.07.2026	31.12.2026



Utdyping

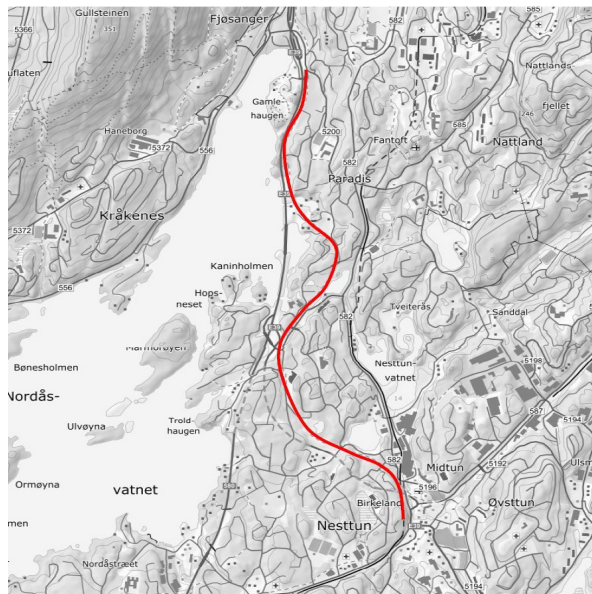
Gjennomføringsplanen blir bedre og bedre for kvar utfordring og usikkerhet som prosjektet får belyst og løst. Forholdet til Bybanen er den store usikkerheten som kommer til å bli løst gjennom dialog, samt felles forståelse for- og enighet om - valg av løsninger i gjennomføringsfasen.



E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Nesttun – Fjøsanger

For å kunne gje det plass i porteføljen, har prosjektet fått ei ramme som er i overkant av 100 mill. lågare enn det som var spelt inn. Det er ein føresetnad at prosjektet vert skalert ned, eller at berre delar av prosjektet blir gjennomført innanfor tildelt ramme.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

Parsellen strekker seg fra Skjoldskiftet til Gamlehaugen 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. Oppgradering av en viktig delstrekning på selve ryggraden i sykkelnettet i Bergen. Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt andel gående og syklende, og bidra til å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Tiltaket har som mål å redusere eksisterende konflikt mellom transportsyklister og gående ved å legge til rette for separate areal for gående og syklende. Dagens gang- og sykkelveg har mange syklister med høy fart, og det er stort behov for eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående og syklende og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Paradis og Midtun skole samt Hop oppvekstun ligger langs strekningen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og mulighet for å komme seg raskere fram. Prosjektet skal fjerne bilkjøring langs traseen noe som muliggjør høyere hastighet for syklende.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og gir med dette bedre framkommelighet. Prosjektet skal fjerne bilkjøring langs traseen noe som også bidrar til bedre framkommelighet for gående og syklende. Ved at hele traseen er universelt utformet økes framkommelighet for alle brukergrupper.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	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 at nytten av prosjektet er størst dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Alle påkoblinger fra sideveger og koblingspunkt er utbedret og siktlinjer er ivaretatt. Bilkjøring og parkering fjernes på hele strekningen. Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop, Paradis, Fjøsanger). Tiltaket fører til mindre syklistar i overordnet vegnett som brukes mye av buss og bil og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Tiltaket består av utvidelse av allerede eksisterende kombinert gang- og sykkelveg. Tra-seen går gjennom etablerte boligområder som ligger sentralt i Fana. Parsellen strekker seg fra Skjoldskiftet til Gamlehaugen og vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen. Sidearm til Nesttunvegen på nordsiden av Hopsvannet inngår også i prosjektet og gir bedre kobling mot Landås.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop, Paradis, Fjøsanger). Prosjektet tilrettelegger for et attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en effektiv sykkelvei gjennom området og som kobler seg til det øvrige sykkelnettet. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for både gående og syklende.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tilrettelegging for sykkel og gange vil få flere over på miljøvennlige transportformer og med dette redusere personbiltransporten og gi mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensning?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre fremkommelighet og mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar også med å tilrettelegge for gåbyen jf. vedtatt gåstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja



	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Tall i 1000 forventa 2024-kroner Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	23900	282100	282100		306000
Tidligere løyving	22700		22700		22700
2024	1200		1200		1200
2025			0		
2026		51000	51000		51000
2027		123500	123500		123500
Restbehov etter 2027		107600	107600		107600

Kostnadsvurdering	Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	Må gjennomføres nytt anslag når planforslaget er justert etter høring.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte beregning viser stor nytte dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planforslag på høring høsten 2022.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Avventer reguleringsplan.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2014	31.12.2024	01.01.2026	31.12.2027	01.01.2028		

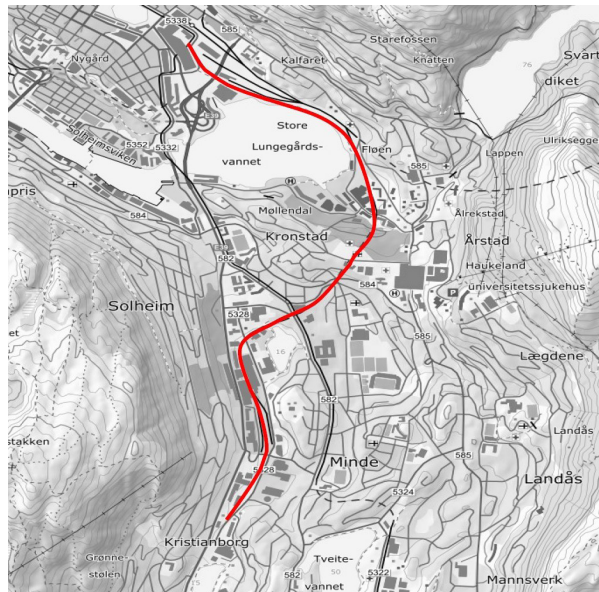
Utdyping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan, her er lagt til grunn vedtak i 2024. Det er varslet innsigelse fra Vestland fylkeskommune v/fylkeskonservator.



E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg-Bergen sentrum

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

Parsellen går fra Kristianborg bybanestopp til Bergen sentrum og er et svært viktig tilbud for å binde sammen tilbudet til gående og syklende på strekningen Sentrum–Møllendal–Kronstad–Mindemyren. Prosjektet vil gi en høykvalitets sykkelveg og et nytt gangtilbud på strekningen, og vil betjene høgskoleområdet på Kronstad og Haukeland sykehus-området, i tillegg til Mindemyren, Møllendal/Fløen og Bergen sentrum.

Prosjektet bygges parallelt med Bybanen B4 Sentrum–Fyllingsdalen på gamle Vossebanetraséen. Lengde er 4,3 km. Det etableres 4m sykkelveg, 2,5 m fortau. Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet. Prosjektet vil etablere sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet, som vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på strekningen mellom Bergen sentrum og Mindemyren. Strekningen inngår som en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen sør. Tiltaket vil separere gående og syklende og dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Beregnet som med sykkelmodell sykkelstrategi 2020-2030.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Prosjektet bidrar til å binde sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Beregnet som med sykkelmodell sykkelstrategi 2020-2030.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet er en viktig delstrekning av og utgjør ryggraden av sykkelstamvegen i Bergensdalen, som vil bidra til å oppnå økt gang og sykkelandel- Beregnet sykkelmodell sykkelstrategi 2020-2030.



Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Eget separert tilbud for myke trafikanter på strekningen, adskilt fra kjøretrafikken. Prosjektet gir nytt separert tilbud som supplerer for eksisterende tilbud langs E39.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Tilgjengeliggjør holdeplass for Bybanen for gående og syklende.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Prosjektet er en viktig delstrekning for å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Dette samsvarer med målene i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøloftet og Sykkelstrategi for Bergen.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Prosjektet er viktig i satsingen for å oppnå økt sykkelandel og lavere biltrafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Flytter trafikk fra personbil og over på sykkel.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Flytter trafikk fra personbil og over på sykkel. Gir redusert vegtrafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet samvarer med NTP, gang- og sykkelstragi for Bergen 2020-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet utvikler nytt gang- og sykkelstystem på strekningen, parallelt med etablering av bybanens BT5.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	843000
Styringsramme (kroneverdi)	2017
Er tallene inkludert mva?	Ja
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	Ja

Tal i 1000 forventet 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		1272000	1272000		1272000
Tidligere løyving		1176700	1176700		1176700
2024		81600	81600		81600
2025		13700	13700		13700
2026		0	0		0



2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Nytt anslag etter anslagsmetoden utarbeidet juli 2022
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Tiltaket inngår som del av delstrekning 5 av sykkelstamveg fra Flemland til Bergen sentrum, bygges av BU



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Under bygging.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke relevant.
Forberedende arbeider	Byggesak godkjent
Forberedende arbeider utdyping	Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

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

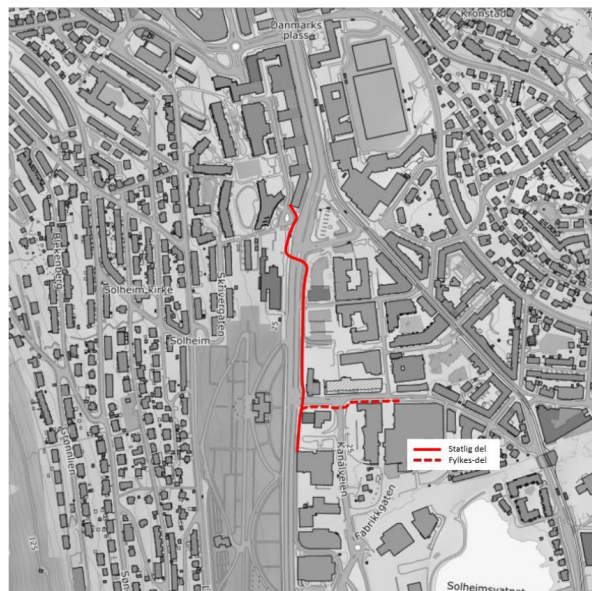
Utdyping

Bygges av Bybanen Utbygging og ferdigstilles 2023. Lav eller ingen risiko for endringer.



E39, Fv5328 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Parsellen går fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen hovedsykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen. Det planlegges for sykkelveg med fortau med kryssing i plan. Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100. Lengden er ca. 400 m langs E39 Fjøsangervegen. Sykkelvegen viderefører eksisterende sykkelveg med fortau på østsiden av E39 ved Møller bil, og krysser Fabrikkgaten i plan. Sykkelvegen legges videre øst for Fjøsangerveien fram til Edvard Griegs veg. Her krysses E39 og knyttes på vestsiden til eksisterende sykkelveg med fortau ved Solheimsgaten.

Planarbeidet inkluderer også en strekning på ca. 100 m langs Fv5328 Fabrikkgaten for å sikre en god kobling mot høyskoleområdet på Kronstad og eksisterende sykkelveg med fortau. Gangtilbudet på strekningen langs E39 videreføres langs vestsiden av Fjøsangerveien. Ved å flytte flere syklistene over på østsiden av Fjøsangerveien bedres også fremkommeligheten og trafikksikkerheten på vestsiden der den offentlige gangdelen av tiltaket vil ligge. Prosjektet vurderer også utbedring av dagens holdeplasser for kollektiv.

I utførelsesfasen planlegges det for at nord-sør aksene (riksvegtilbudet) bygges først (BT1). Dette er den statlige delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgaten vil være naturlig at etableres i forbindelse med planlagt fremtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.

Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet. Tiltaket vil koble sammen eksisterende sykkelruter i området og få etablert en sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet frem til krysningspunktet og over Fjøsangervegen. Prosjektet gir god kobling til viktige mål-punkter i området og vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på denne strekningen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Ja, for gående og syklende. Separate arealer og bedre kobling til målpunkter. Mindre konflikter mellom brukergrupper og mulighet for å komme seg raskere fram. Prosjektet gir et ekstra krysningspunkt for syklende og gående sammenliknet med i dag.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separate arealer gir mindre konflikter mellom brukergrupper og med dette bedre fremkommelighet. Tiltaket vil koble sammen eksisterende sykkelruter i området og bedre sammenhengen i transportsystemet. Tiltaket vil også gi et ekstra krysningspunkt for syklende og gående sammenliknet med i dag. Ved å flytte flere sykklister over på østsiden av Fjøsangerveien bedres også fremkommeligheten og trafiksikkerhet på vestsiden (gangdelen). Om en tar med oppgradering av holdeplasser langs E39 oppnår en også bedre forhold for kollektivpassasjerer.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket kobler sammen eksisterende sykkelruter i området og bedrer sammenhengen i transportsystemet. Tiltaket vil også gi et ekstra krysningspunkt for syklende og gående sammenliknet med i dag. Planarbeidet inkluderer en strekning på ca. 100 m langs Fv5328 Fabrikkgaten for å sikre en god kobling mot høyskoleområdet på Kronstad og eksisterende sykkelveg med fortau. Kost/nytte beregning viser at nytten av prosjektet er størst dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Separate arealer, trygge krysningspunkter og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Ved å flytte flere sykklister over på østsiden av Fjøsangerveien bedres også fremkommeligheten og trafiksikkerhet på vestsiden (gangdelen). Oppgradering av eksisterende holdeplasser bedrer forholdene for de kollektivreisende, og konflikter mellom ventende busspassasjerer og syklende reduseres ved å legge til rette for separate arealer.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Prosjektet underbygger satsingen på fortetting rundt bydelsentraene og bybanen. Prosjektet ventes å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken ved å binde sammen eksisterende sykkel- og gangakser og gi god kobling til målpunkter både i og i tilknytning til planområdet.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Prosjektet tilrettelegger for attraktive alternativer til personbiltransport ved at tiltaket gir en effektiv sykkelvei til og fra Bergen og Mindemyren. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet for gående og syklende og bedre sammenhengen i transportsystemet. Prosjektet ventes å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken. Oppgradering av eksisterende holdeplasser bedrer forholdene for de kollektivreisende, og konflikter mellom ventende busspassasjerer og syklende reduseres ved å legge til rette for separate arealer. God tilrettelegging gjør at tiltaket bidrar til av flere bilister vil velge mer miljøvennlige transportformer.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO ₂ -utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet. Ved at flere velger å sykle eller gå vil dette gi reduserte klimagassutslipp. En sammenkobling av sykkelruter og gangakser gir et mer attraktivt og trafiksikkert anlegg for både gående og syklende, og flere vil velge å gå eller sykle.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tilrettelegging for sykkel og gange vil få flere over på miljøvennlige transportformer og med dette redusere personbiltransporten og gi mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensning?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre fremkommelighet og mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet. Det skal som en del av planarbeidet også vurderes en støyskjerm/sprutskjerm langs E39 langs Kronstadparken.



Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål, nullvekstmålet om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar også med å tilrettelegge for Gåbyen jf. vedtatt gåstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vurderer oppgradering av dagens holdeplasser på vestsiden av Fjøsangerveien. Om man tar med oppgradering av holdeplassene langs E39 oppnår en også bedre forhold for kollektivpassasjerer.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		88600	88600	11900	10500
Tidligere løyving			0	11900	11900
2024			0		
2025			0		
2026		8400	8400		8400
2027		56300	56300		56300
Restbehov etter 2027		23900	23900		23900

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene i prosjektarket, kostnadene er basert på et grovt overslag på overordnet plannivå (+/- 40%). Det vil bli gjennomført anslag i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. I utførelsesfasen planlegges det for at nord-sør aksene (riksvegtilbudet) bygges først (BT1). Dette er den statlige delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkveg vil være naturlig at etableres i forbindelse med planlagt fremtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Nei

Finansieringskilde plan

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv



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. Prosjektet ventes å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgående gang- og sykkeltrafikken ved å binde sammen eksisterende sykkel- og gangakser og gi god kobling til målpunkter både i og i tilknytning til planområdet.

Kost/nytte beregning viser stor nytte dersom hele strekning fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Reguleringsplan pågår.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Avventer reguleringsplan.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Avventer reguleringsplan.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2014	31.12.2018	01.01.2021	31.12.2024	01.01.2026	30.06.2027	01.07.2027	31.12.2028	31.12.2028

Utdyping

Usikkert når en har en vedtatt plan, her er lagt til grunn vedtak i 2024. I utførelsesfasen planlegges det for at nord-sør aksene (riksvegtilbudet) bygges først (BT1). Dette er den statlige delen av prosjektet.

Armen inn i Fabrikkgaten vil være naturlig at etableres i forbindelse med planlagt fremtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.



E39, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Laksevåg
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelfelt med fortau langs Fv558 Carl Konows gate og i Gyldenpriskrysset. Hensikten er å knytte sammen sykkelfeltene i Kringsjøveien og Michael Krohns gate, sånn at det blir sammenhengende sykkelrute fra Laksevåg til Danmarks plass.

Hovedentreprisen omfatter også etablering av 200 m fortau langs Fyllingsveien, i regi av Vestland fylkeskommune. Fortauet sikrer trygg skolevei fra Carl Konows gate og opp til Damsgård skole.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Nytt kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset sørger for redusert reisetid for kollektivreisende i rushtiden.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Syklistene har fått en egen trasé som gjør det mer attraktivt å sykle fra Laksevåg mot sentrum/Danmarks plass.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet kobler sykkelrutene Laksevågruten og Fyllingsdalsruten sammen med sykkelrutene til Bergen sentrum.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Eksisterende og nye sykkelfelt fra Laksevåg til Danmarks plass er merket røde. Fartsgrensen er redusert fra 50 til 40 km/t. Gateparkeringen langs Carl Konows gate er fjernet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ja. Det tilrettelegges for attraktive sykkelfelt og kollektivfelt i Carl Konow gate og i Gyldenpriskrysset som gir god prioritet får gående, sykkelende og kollektivtrafikken - og bidrar til å gjøre et mer attraktivt - og erstatte personbilreiser.



Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Økt sykkel- og kollektivandel, tilrettelagt for utslippsfrie busser.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Det tilrettelegges for attraktive sykkelfelt og kollektivfelt i Carl Konow gate og i Gyldenpriskrysset som gir god prioritet får gående, sykkelende og kollektivtrafikken - og bidrar til å gjøre et mer attraktivt - og erstatte personbilreiser - og vil på lang sikt gi mindre kø.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Økt sykkel- og kollektivandel, tilrettelagt for utslippsfrie busser, mindre svevestøv med lavere fartsgrense.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Redusert fartsgrense. Rundt 150 boliger har fått redusert innvendig støy etter støytak utført av prosjektet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Bedre folkehelse, redusert biltrafikk, økt trafiksikkerhet, økt andel kollektivreisende, triveligere forhold gate, forbedring av universell utforming.

Prosjektets forhold til øvrige 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 syklistene 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

Prosjektet har bygget kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset. For Trolley 2020-prosjektet er det etablert trolleybuss langs Carl Konows gate. I tillegg er endeholdeplassene for trolleybuss på Birkelundstoppen og Lyngbø oppgradert som en del av prosjektet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	273000
Styringsramme (kroneverdi)	2020
Er tallene inkludert mva?	Ja
Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?	Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		364300	364300		364300
Tidligere løyving		325500	325500		325500
2024		38800	38800		38800
2025			0		
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Det er utarbeidet revidert anslag i byggefasen.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja



Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	I samarbeid med Bergen Vann er det bygget ny overvannsledning, i tillegg til nye vann- og spillvannsledninger. BKK og andre kabeletater har også fått byttet sin infrastruktur (for egen kostnad). Prosjektet har dermed sørget for positive ringvirkninger i tillegg til hovedmålet med prosjektet.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Ikke aktuelt.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke aktuelt.
Forberedende arbeider	Byggesak godkjent
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektet er nær ferdigstillelse.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.08.2019	31.01.2023	28.02.2023

Utdyping

Prosjektet overtatt fra entreprenøren juni 2022. Restarbeider pågår til vinteren 2023.



E39, Fv577 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken –Glass Knag

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Parsellen går fra Bradbenken via Sandvikstorget til Glass Knag og binder sammen sykkeltilbudet fra sentrum nordover retning Åsane. Prosjektet ligger i hovedsak langs fylkesveg og litt langs E39 helt i nord før Munkebotstunnelen, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnelen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt. På strekningen mellom Bradbenken og kryss med Sandviksvegen etableres midlertidig løsning med sykkelveg.

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det blir sammenhengende sykkelveg fra Bradbenken til Glass Knag. I dag er det sykkelfelt på deler av strekningen. Ved Sandvikstorget skal det etableres en signalregulert sykkelkryssing som sikrer trygg kryssing av fylkesveien. Dagens sykkelfelt mot nord opphører etter Gjensidigekrysset, uten at det er noen tilrettelagt kryssing.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det tilrettelegges med sykkelveg som er adskilt fra trafikken, noe som medfører at tiltaket vil føles tryggere og det vil bli mer attraktivt å sykle på strekningen.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Fysisk skille mellom kjørende og syklister, tilrettelagt sykkelkryssing, signalregulering av Gjensidigekrysset.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ved å tilrettelegge med egen sykkelveg og lysregulering av det ulykkesbelastede Gjen-sidigekrysset, sikres det en trygg fremkommelighet, noko som igjen vil medføre at fleire velge sykkel som framkomstmiddel.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Prosjektet vil tiltrekke nye syklister, noko som medfører økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Med det vil man også oppnå reduserte klimautslipp pga. færre kjøretøy.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Prosjektet vil tiltrekke nye syklister, noko som medfører økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Med det vil man også oppnå reduserte køer.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Prosjektet vil tiltrekke nye syklister, som medfører økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Med det vil prosjektet bidra til å redusere luftforurensing.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Ved å oppnå økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen, vil man også oppnå redusert støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnede målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i sykkelstrategi for perioden 2020-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		180300	180300	6200	186500
Tidligere løyving		113700	113700	6200	119900
2024			0		



2025		26000	26000		26000
2026		32200	32200		32200
2027		8400	8400		8400
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Nytt anslag gjennomført etter anslagsmetoden sept. 2022.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Prosjektet er en del av Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6 og binder sammen sykkeltilbudet mellom Glass Knag i nord, og Bradbenken i sør. Sykkeltilbudet nord og sør for parsellen bygges ut sammen med bybaneutbyggingen mot Åsane.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan pågår, Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	Reguleringsplan vedtatt for deler av strekningen, resten av tiltaket er byggesøkt uten formell reguleringsplan.
Status grunnerverv	Arbeid pågår, Avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv utføres av VLFK, mangler underskrift på eit par avtaler.
Forberedende arbeider	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeider utdyping	Er i gang med konkurransegrunnlaget, forventa lyst ut tidlig i 2023.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2021	31.12.2022	01.08.2023	31.12.2025	01.01.2026



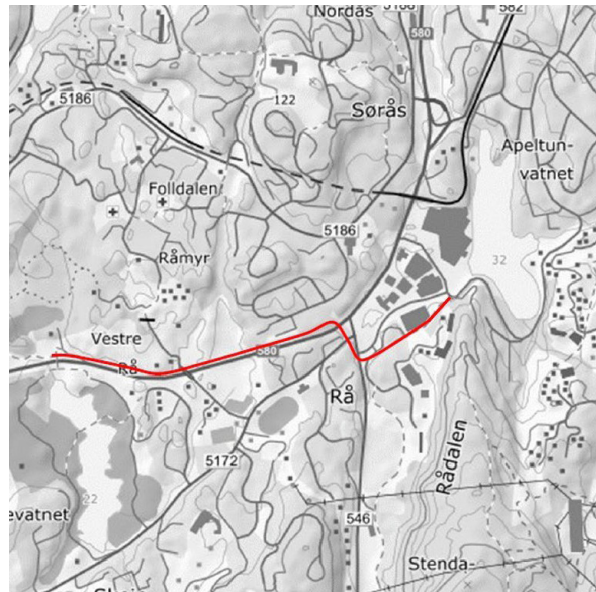
Utdyping

Prosjektet forventer byggestart høsten 2023. Anslått byggetid er 2,5 år for hele strekningen. Arbeidet i Gjensidigekrysset og langs Reperbanen er den mest krevende delen av prosjektet, og det som ventes å ta lengst tid. Utfordringene her er begrenset plass, trafikkavvikling, arbeid tett på vernede bygg, grunnforhold og eksisterende infrastruktur i grunnen. Strekningen fra Bradbenken - Sandvikstorget er hovedsakelig overflatearbeid og vil kunne ferdigstilles tidligere.



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

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen
Vegeier etter endt prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

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

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og mulighet for å komme seg raskere fram. Prosjektet skal fjerne bilkjøring langs de deler av traseen som i tillegg er skoleveg. Dette muliggjør høyere hastighet for syklende.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og gir med dette bedre framkommelighet. Prosjektet skal fjerne bilkjøring langs de deler av traseen som er skoleveg, noe som også bidrar til bedre framkommelighet for gående og syklende. Ved at hele traseen er universelt utformet økes framkommelighet for alle brukergrupper.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykkelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i Ytrebygda og Fanaområdet. Kost/nytte beregning viser at nytten av prosjektet er størst dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Alle påkoblinger fra sideveger og koblingspunkt er utbedret og siktlinjer er ivaretatt. Prosjektet fjerner bilkjøring og parkering der det er skoleveg. Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. Prosjektet legger også til grunn universell utforming av planfrie kryssinger og ramper. Tiltaket fører til mindre syklistar i overordnet vegnett som brukes mye av buss og bil og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til: -å knytte flere prioriterte fortetningsområder sammen med sykkel. -å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådalen bydelsenter Lagunen og Bergen sør. -å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt, universelt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. Holdeplasser på nordsiden av Flyplassvegen oppgraderes med universell utforming. Busstopp i Fanavegen kan utbedres innenfor arealer som settes av i reguleringsplanen. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet for gående og syklende og bedre sammenhengen i transportsystemet. Prosjektet tilrettelegger for attraktive alternativer til personbiltransport ved at tiltaket gir en effektiv sykkelvei i og gjennom området.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre fremkommelighet på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tilrettelegging for sykkel og gange vil få flere over på miljøvennlige transportformer og med dette redusere personbiltransporten og gi mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensning?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre fremkommelighet og mindre kø på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet. Det er utført egen støyberegning på strekningen. Tiltak som er vist til i denne kan utføres for å bedre eksisterende situasjon.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige 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, Miljøloftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja



Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		258300	258300		274000
Tidligere løyving			9500		10100
2024			0		
2025			0		
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027		258300	258300		274000

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Byggherreoverslag basert på løpemeterpris
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Nei
Finansieringskilde plan	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Tiltaket inngår som del av sykkelstamveg fra Flesland til Bergen sentrum.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Forventet oversendelse av planforslag til Bergen kommune våren 2023.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Avventer reguleringsplan
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan



Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.01.2019	31.12.2024					

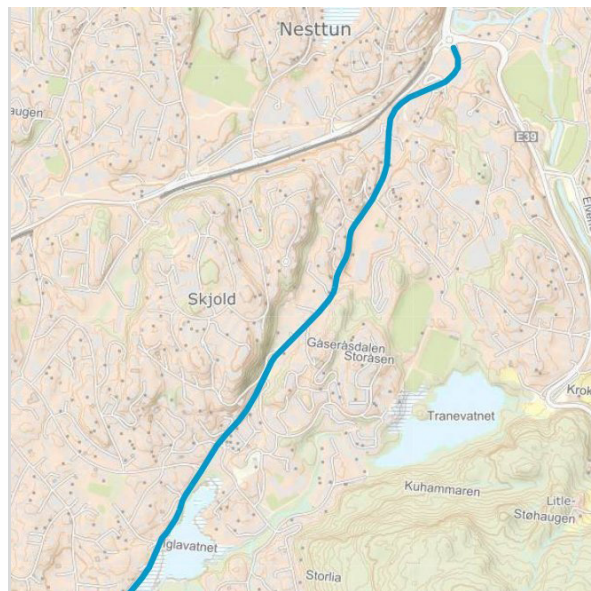
Utdyping

Usikkert når det vil forligge en vedtatt reguleringsplan, det antas i 2024. Prosjektet er ikke prioritert i handlingsprogrammet 2023-2026, mulig oppstart prosjektering og videre byggestart kan være etter vedtatt reguleringsplan i 2024. Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene i prosjektarket, kostnadene er basert på et grovt overslag på overordnet plannivå (+/- 40%). Det vil bli gjennomført anslag i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.



Fv5190 Apeltunvegen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Straktiltak i Apeltunvegen for å betre tilhøva for mjuke trafikantar (særskilt gåande). Strekninga er 1,8 km. Tiltak som er aktuelle er vurdering av fartsgrense, belysning, oppgradere kryssingspunkt og fortau, utbetre sikt, skilting og utforming av avkøyrslar og kryss der det er mogleg utan reguleringsplan. Apeltunvegen har for dårleg tilbod til mjuke trafikantar, og trafikktryggleiken er ikkje godt nok ivareteke. Det er stort press på utbygging i området, og planar om fortetting. Gata treng forbetringar av dagens tilbod.

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet legg til rette for at fleire vil gå langs og på tvers av strekninga i og med at det vert auka trafikktryggleik og attraktivitet for gåande. Sjølv om det ikkje vert etablert eit eige tilbod for syklistar leggast det til rette for at det kan syklast trygt på fortau. Det er antatt at tiltaket vil auke talet på gåande og syklande når tryggleiken aukast. Strekninga har eit sykkelpotensiale på 160-600 syklande per døgn, der det er høgast nærare Skjoldskiftet. Tryggare og betre tilhøve for gåande og moglegheit for syklende å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Det er press på utbygging i området og bedre forhold på strekningen er svært viktig.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tryggare og betre tilhøve for gåande og mogelegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tryggare og betre tilhøve for gåande og mogelegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Tryggare og betre tilhøve for gåande og mogelegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Tryggare og betre tilhøve for gåande og mogelegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja



Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		47100	47100		47100
Tidligere løyving		6000	6000		6000
2024		36400	36400		36400
2025		4700	4700		4700
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Annet, Konsulentrapport
Kostnadsvurdering utdyping	Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnetlaget før utlysning.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Ikke vurdert.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Ikke behov for reguleringsplan, Forprosjekt ferdig
Planstatus utdyping	Forprosjekt ferdigstilt haust 2021. Tre prinsipp er utgreidd, frå strakstiltak til full utbygging. Det er behov for omfattande utbetring på deler av strekninga, og også reguleringsplan. Men utbygging av dette er eit stykke fram i tid. Det er difor behov for strakstiltak på strekning som kan byggast utan reguleringsplan.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Tiltak innen dagens vegareal.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering starter opp i 2023 i tråd med HP 2023-2026.



Gjennomføringsplan

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

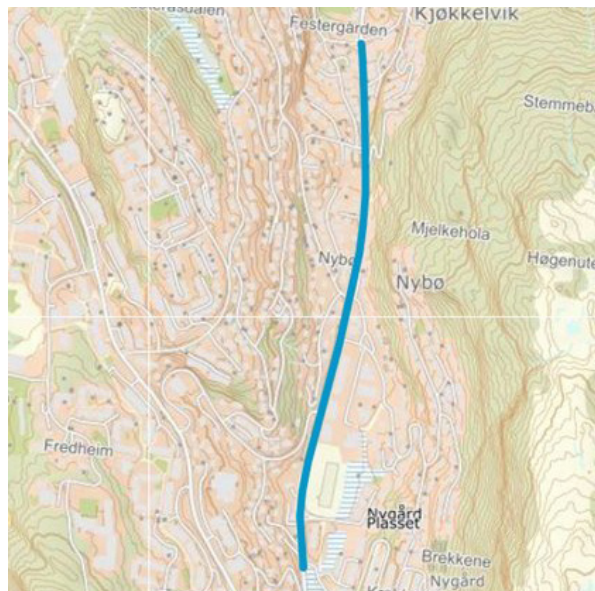
Utdyping

Prosjektering oppstart 2023, bygging i 2024, sluttoppgjør 2025.



Fv5208 Kjøkkelvikeveien samanhengande gang og sykkeltilbod

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Laksevåg
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Hovudmålet er å sikre trygg skuleveg og trygge tilhøve kring skuleområdet (løysingar for kryssing av fylkesveg mm.), ved å etablere samanhengande og eintydig tilbod til mjuke trafikantar langs Kjøkkelvikeveien mellom Sotraveien og Fæsterhuset, og ved å sikre universell utfoming av haldeplassar for buss. I dag mangler det tilbod på deler av strekingen, og dagens tilbod er av varierende kvalitet, med systemskifte og sideskifte. Særleg situasjonen rundt skulen er utrygg, då det ligg skule på begge sider av Kjøkkelvikevegen.

Det blir planlagt løysingar med ei blanding av gang- og sykkelveg og fortau. Ved skuleområdet vert det planlagt trygg kryssingspunkt. Strekinga er om lag 1,8 km.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Gående og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Sjå svar over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikeveien og mot Askøy.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Utbetra og meir samanhengande tilbod til mjuke trafikantar, og utbetra kryssingspunkt over Kjøkkelvikeveien, særleg området rundt skulen.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	I noko grad ved at det blir meir attraktivt og ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar. Dette vil redusere behovet for reiser med bil lokalt i området.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	I noko grad ved at det blir meir attraktivt og ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar. Dette vil redusere behovet for reiser med bil lokalt i området.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I noko grad ved at det blir meir attraktivt og ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar. Dette vil redusere behovet for reiser med bil lokalt i området.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Strekninga ligg i utbyggingsfase 2 i Sykkelstrategi for Bergen. Potensiale for syklande i døgnet er om lag 300 langs det meste av strekninga.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		54700	54700		54700
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		1200	1200		1200



2026		30300	30300		30300
2027		23200	23200		23200
Restbehov etter 2027		0	0		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris. Estimert 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 for en eventuell prioritering og realisering av tiltaket.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Permanent vanntilførsel fra Bergen til Askøy skal etableres på samme strekning de nærmeste åra og det er mye å hente på å koordinere/ sammenfalle disse prosjektene i tid. Det er kontakt med planprosjektleder og det kommunale VA-prosjektet for å ivareta eventuelle avhengigheter.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse har pågått fram til hausten 2022. Oversending til kommunen, oppstartsmøte og formell oppstart av planarbeid er venta i 2022. Håp om vedtak på plan i 2025.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

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

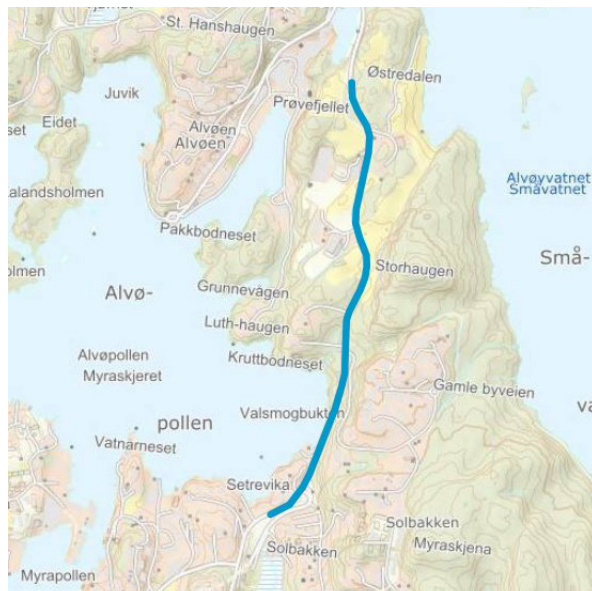
Utdyping

Tentativt: Oppstart av planarbeid er venta i 2022. Håp om vedtak på plan i 2025, men dette er usikkert. Oppstart prosjektering tidligst sent i 2025, oppstart 2026 med ferdigstilling 2027.



Fv5216 Håkonshellavegen, Alvøen–Myraskjenet, gang- og sykkelveg

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Laksevåg
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Strekningen fra Alvøen til Myraskjenet innbefatter etablering av gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, samt mindre oppgradering av kjørevegen for å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Tiltaket omfatter

- Etablering av en viktig «missing link» i tilbud til myke trafikanter
- Langsgående gang- og sykkelveg på 3 meter adskilt med 3 meter rabatt (kantsteinsskille på de smaleste partiene. Det gjøres tilpassinger på traseen for å redusere kostnader).
- Oppgradering av holdeplasser for buss med busslommer og leskur.
- Utvidelse av eksisterende kjøreveg til kjørefelt på 2,75 meter + skulder.

Tiltaket skal gi en trafikksikker løsning for alle trafikantgrupper og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister.

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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Kollektivtrafikken har spesielle utfordringer med utformingen av eksisterende veg om vinteren, da bussene blir stående og spinne grunn av stopp for møtende trafikk.
--	----	--



Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det er behov for å etablere nytt, trygt og attraktivt tilbud for gående og syklene som gir bedre fremkommelighet. Strekingen er sterkt trafikkert og det understrekes at dette er den siste delstrekingen i området som er fullstendig uten eksisterende tilbud som fortau, gang og sykkelveg eller busslommer. Dagens veg er smal, benyttes av gående, syklende og kjørende, herunder kollektivtrafikk. Vegen trafikkeres av rutetrafikk og skolebussar med flere stopp på strekingen uten tilrettelegging. Vegen benyttes og av ridende mellom friluftsområder i Alvøparken, og ridesenter i Alvøen. Myke trafikanter er i dag hensatt til å følge vegkant med bla. dype grøfter sporsatt av gående. En realisering av tiltaket vil bidra til økt trafiksikkerhet, sikre framkommelighet, tilgjengelighet til målpunkt og redusert/ mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Strekingen er skoleveg for barn ved Alvøen og Mathopen skoler, og er forbindelsen til Alvøen idrettspark med aktivitet både på dag- og kveldstid. Standarden på vegen gjør den lite egnet til å trafikkeres av myke trafikanter og det er registrert flere ulykker på strekingen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Se tekstene over.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Se tekstene over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

- Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal tas med gange- sykkel og kollektiv.
- Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Strekingen er en del av sykkelnettet i Bergens sykkelstrategi, men lagt til utbyggingsfase 2. Sykkelpotensialet er relativt lavt, opptil 150 ÅDT, som er naturlig så langt ute i nettet. Prosjektets viktighet ligger i at det i det hele tatt gjør det mulig å ferdes langs strekingen for myke trafikanter. Tiltaket er innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

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



Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		142500	142500		142500
Tidligere løyving		87000	87000		87000
2024		55500	55500		55500
2025			0		
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen har finansiert prosjektering og grunnverv i tiltaket over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet. Etter pålegg om arkeologiske utgravinger for frigivelse av steinalderboplasser inngikk Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen, avtale med universitetsmuseet. Sluttrapport for disse arbeidene er ferdigstilt. I 2015 gjennomførte SVV et anslag for å beregne kostnadene ved realisering av tiltaket. Den gangen ble kostnadene angitt til 79,3 mill. kr. (2014-kr.). Med tillegg for indeksregulering og foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag ble tiltaket etter overføring til VLFK estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 110 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus Reguleringsplan vedtatt



Planstatus utdyping	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).
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ekspropriasjon gikk til skjønnsretten. Prosjektet har søkt om godkjenning av tiltredelse i Vegdirektoratet som har gitt arbeidsløyve.
Forberedende arbeider	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeider utdyping	Tiltaket er prosjektert. Nødvendige arkeologiske utgravinger er utført. Det er gitt dispensasjon til valgt løsning for utfylling av Valsmoglobukten.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Utarbeiding konkurransegrunnlag februar 2022. Utlysning 28.03.22. Oppstart august 2022. Estimert ferdigstilling våren 2024. Per tid vurderes fremdrift å være i tråd med periodiseringen av midler som vist over.



Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slette- stølvegen

Det er eit særleg ønske om å prioritere dette prosjektet. Men prosjektet er dyrt, og det vil bli gjennomført ei projekt-optimalisering for å finne gode løysingar som er mindre kostnadskevande. Prosjektet vert spelt inn att til neste rulling.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Hovedmålet med tiltaket er å legge bedre til rette for trygg og god framkomst for mjuke trafikantar langs Salhusvegen. Området er under utvikling som næringsområde, og behovet for tilbud til mjuke trafikantar aukar på grunn av utbygginga.

Det skal byggast sykkelveg med fortau på sørvestsida langs Salhusvegen mellom Ulsetstemma og Slettestølvegen. Strekinga er om lag 2 km lang. Eksisterande køyreveg med tilhøyrande kryss, avkjørsler og holdeplassar skal også utbetrast. Total breidde for gang- og sykkelvegen er 5,5 meter. Mellom sykkelveg og køyreveg skal det være ein rabatt på 1,5 meter. Det er planlagt tre busshaldeplassar etter utbetningsstandard på kvar side av veggen langs strekinga. På sørsida blir sykkelvegen leda bak plattformene.

Planforslaget er klart til å leggast ut til 1.gongs handsaming, men i vidare handsaming vil mogleg etappevis utbygging og mogleg reduksjon av tiltakets omfang bli vurdert.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det manglar tilbud til mjuke trafikantar på strekinga. Nytt tilbud vil difor gjere framkomsten betre for desse trafikantgruppene på streknigna.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet er ei forlenging av gang- og sykkelvegprosjektet på søraustre del av Salhusvegen. Strekingen koplar Ulset vest og Toppeområdet (område med tett busetnad) saman med Åsane sentrale deler.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Strekingar har ikkje eige tilbud til gåande og syklende i dag. Tiltaket gjer det tryggare å ferdest på strekinga som mjuke trafikant og for kollektivreisande til og frå haldeplassar.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	I noko grad.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	I noko grad.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I noko grad.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga er rekna til om lag 300 syklande pr døgn, det meste knytt til arbeidsreiser. Behovet er i stor grad vurdert å vere knytt til lokaltrafikk/ arbeidsreiser lokalt i Åsane, og til ein viss grad arbeidsreiser til andre bydelar, og transportsyklistar frå Alver kommune. Det er få som har denne strekninga som skuleveg.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

å



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		191000	191000		
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		7000	7000		
2026		30000	30000		
2027		70000	70000		
Restbehov etter 2027		84000	84000		



Kostnadsvurdering	Reguleringsplan, Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med grunnlag i reguleringsplanforslag. Kostnaden var da rekna til 176,9 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget etter dette. Kostnad lagt i prosjektarket er estimert 2019-kostnad prisjustert til 2021-kr. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag og bygg-herreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realiseringa av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Privat næringsvirksomhet med rekkefølgekrav knyttet til seg på strekningen bidrar med anleggsbidrag. Dette vil detaljeres ved senere rulleringer av handlingsprogrammet. Det kan være aktuelt å dele tiltaket i to byggetrinn. Der første trinn vil være fra påkobling eksisterende tilbud og frem til industriområdet. Dette er ikke kostnadsregnet nå. Tall i 2021-kr.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Ikke vurdert.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2023, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår, Forprosjekt ferdig
Planstatus utdyping	Planen ble formelt starta november 2018. Planutkast er oversendt Bergen kommune 26.10.2021. Bergen kommune fatta vedtak om utlegging til offentlig ettersyn 16.06.2022. Det er håp om vedtatt plan årsskiftet 2023/2024.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Tentativt: Oppstart prosjektering fra 2025, oppstart fra 2026 mulig ferdigstilling i 2028, sluttopp-gjør truleg i 2029 avhengig av omfang.



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

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Målet med prosjektet er å legge bedre til rette for mjuke trafikantar mellom Haukedalen skole og Åsane sentrum, og å bedre trafikktryggleiken og framkomsten for buss, særleg i kryssområdet ved Midtkleiva.

Prosjektet omfattar bygging av sykkelveg med fortau langs Hesthaugvegen fra Åsane terminal til Haukedalen skole, en strekning på ca. 1-1,2 km. Kryssområdet ved Midtkleiva skal utbedrast for å sikre framkomst for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Reisetida for kollektiv vil bli kortare og meir forutsigbar i dei tidene med mykje trafikk på vegen pga forbedra kapasitet i krysset ved Midtkleiva. Syklende får separat anlegg som truleg vil gi noko kortare reisetid.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Framkomst for kollektiv blir bedra ved at kryssområdet blir utbedra. Syklende sin framkomst blir betre ved at ein har separat anlegg. Særleg vil dette gi betre framkomst i periodar med mange køyrande og gåande.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Hesthaugvegen (som er en viktig skoleveg), og bedre forbindelse for sentrale boligområder og funksjoner langs Hesthaugvegen til sentrale deler av Åsane.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Prosjektet utbedrar kryssingspunkt for gåande, og gir syklende eit separat tilbod.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Betere utforming av kryss gir betere trafikkflyt. I tillegg vil betere tilbud til gående og syklande, og meir forutsigbart kollektivtilbod føre til noko færre reiser med bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Truleg i noko grad dersom trafikken blir redusert.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen."

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafikkikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikkikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Tiltaket grenser i øst mot planområdet for Bybanen til Åsane.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventna 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		234200	234200		234200
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026		8300	8300		8300
2027		47300	47300		47300
Restbehov etter 2027		178600	178600		178600



Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevede 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 for en eventuell prioritering og realisering av tiltaket.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Fylkeskommunale midler
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Prosjektet knytter store boligområder opp mot sentrale deler av Åsane sentrum, kollektivtilbudet ved Åsane terminal og kommende Bybanelinje mot sentrum, samt at strekningen er knyttet opp mot skole og således viktig skolevei.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Nei
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse er venta oversendt Bergen kommune årsskiftet 2022/2023. Det vert estimert formell oppstart av plan vinter/vår 2023. Det er håp om vedtak av plan tidligst i 2025.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Ikke relevant



Gjennomføringsplan

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



Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

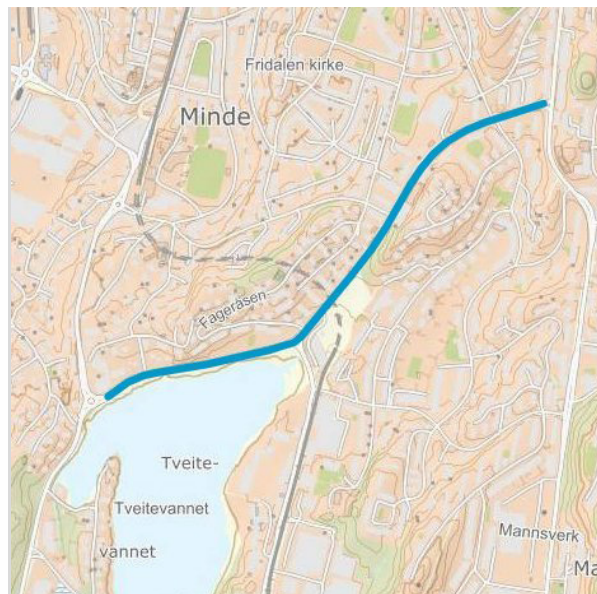
Utdyping

Tentativt: Oppstart av plan vinter/vår 2023. Det er håp om vedtak av plan 2025, Prosjektering tidligst fra 2026, oppstart tidligst våren 2027.



Fv5324 Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkel-felt/fartsputer

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Tiltaket omfattar oppgradering av gata mellom Birkeveien og Vilhelm Bjerknes vei. Ulike løysingar for å forbedre situasjonen for mjuke trafikantar blir vurdert. Tiltaket føreset fjerning av gateparkering i gata. Alternative fartsreducerande tiltak blir vurdert for å unngå køyring i sykkelfelta. Tiltaket inkluderer oppgradering av holdeplassar og oppstramming av kryss. Tiltaket skal gi eit meir attraktivt og trafikksikkert tilbod til syklende, samstundes som det gir betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Strekinga er ei viktig rute for alle trafikantgrupper, og er i dag prega av kompromissløyser, og mykje gateparkering.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	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 reduserast.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit meir oppgradert tilbod som betrer framkommeligheten.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	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.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklende, som skal gjere det meir attraktivt å sykle, slik at nye meir tryggheitssøkande trafikantar vel sykkel som transportform. På denne måten kan ein få overført reiser frå bil til sykkel.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekinga har middels høgt potensiale for syklande (300-600 syklande pr døgn), på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Langhaugen vidaregåande skule ligg langs strekinga og strekinga ligg innanfor byfortettingssone i KPA.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Nei.	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Stort potensiale for overføring av reiser frå bil. Betre tilbod til gåande og syklande vil legge til rette for dette.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Stort potensiale for overføring av reiser frå bil. Betre tilbod til gåande og syklande vil legge til rette for dette.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslepp.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Strekinga har potensiale for å få overført mange reiser frå bil til andre transportformer.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen (2020-2030), 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.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		42400	42400		42400
Tidligere løyving		23300	23300		23300
2024		15900	15900		15900
2025		3200	3200		3200



2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Tidligere oppgitt kostnad var basert på grov løpemetertpris for enkle ombyggingar i eksisterande gateløp. Kostnaden ble ved forrige rullering omtalt som usikker og det ble presisert at fylkeskommunen ville gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning og realisering av tiltaket. Det foreligger nå oppdatert byggherreoverslag på 40 mill. kr. 2022-kr.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Strekninga er ein sentral del av sykkelnettet og knyter saman Nattlandsveien, Storetveitvegen og sykkeltrasé nordover på kommunalt vegnett mot Haukeland og Kronstadtunnelen, som alle er under planlegging. Oppgradering av strekninga er difor sentralt for å tilby eit attraktivt og gjennomført tilbod. I tilknytning til tiltaket oppgraderes Langhaugen VGS og prosjektet er koordinert mot dette.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

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

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Tiltaket er innenfor dagens trafikkformål, noe grunn overdras fra kommunal eiendom. Noe parkering vil bli sannert.

Forberedende arbeider

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

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

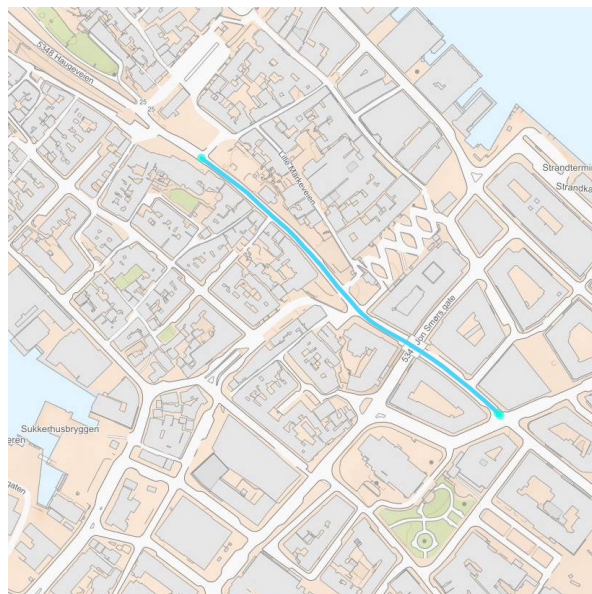
Utdyping

Tentativ gjennomføringsplan: Utarbeiding av byggeplan: 2022. Bygging: Oppstart årsskiftet 2023/2024 ferdigstillelse 2024. Sluttoppgjør 2025.



Fv5348 Klostergaten, gateopprusting

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Strekninga treng opprusting for å prioritere mjuke trafikantar i sentrum. I dag er det smale fortau og mykje parkering i gata som gjer området lite universelt utforma. Tilrettelegging for gåande er den viktigaste grunne for å prioritere dette prosjektet. Truleg komplekse eigartilhøve og rettigheitar i gata.

Strekninga er om lag 350 m, omfattar heile Klostergaten og Markeveien ned til Christian Michelsensgate. Det er i Klostergaten at situasjonen er verst, og her må heile gata rustast opp (om lag som i Haugeveien) Dette er ei strekning på om lag 200 m. Ein skal halde seg innanfor eksisterande gatetverrsnitt, utan at det skal etablerast ny reguleringsplan. Omfang av gateparkering må vurderast i prosjektet.

I Markeveien (150 m) skal det gjerast enkleare tiltak utan full gateopprusting for å gjere framkomsten bedre for mjuke trafikantar. Aktuelle tiltak er rullevennleg dekke for syklende i gata, oppstramming av kryss, og ellers mindre endringar for å forbedre universell utforming på fortau og i gangfelt.

Tiltaka er ikkje detaljert vurdert.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det blir enklare å ferdast på fortau for gåande, og noko meir tilrettelagt for sykling i blanda trafikk i gata ved at gata blir rusta opp og at det blir rydda i parkeringssituasjonen, slik at fleire vel å gå og sykle i området.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Området vil knyte saman det nyopprusta anlegget i Haugeveien med sentrum.



Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Ryddigare gatestruktur og færre parkerte bilar gir eit meir oversiktleg trafikkbilde.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Sentrumsnært område som har høgt potensiale til å overføre reiser frå bil til andre transportformer. Det blir meir attraktivt å ferdist i området som mjuke trafikant, og mindre attraktivt å eige bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Same svar som over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Strekninga ligg i sentrum med stort potensiale for å gå og sykle til daglege gjeremål. Vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel og gange. Tiltaket vert difor rekna å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomheit. Strekinga vil kople Haugeveien bedre saman med sentrum for mjuke trafikantar.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

I samsvar med gåstrategi for Bergen kommune. Sykkelstrategi Bergen - utbyggingsfase 2.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Traffikktryggleiken vert bedra. Tilkomsten i området for buss blir også noko bedra trafikksituasjonen vert ryddigare, og tilkomsten til haldeplassar blir bedre.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventna 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		28600	28600		28600
Tidligere løyving			0		
2024			0		



2025		5300	5300		5300
2026		21200	21200		21200
2027		2100	2100		2100
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Kostnadsestimat er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Ikke vurdert.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	Gjennomføres innenfor dagens vegareal.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke aktuelt.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering ikkje startet.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

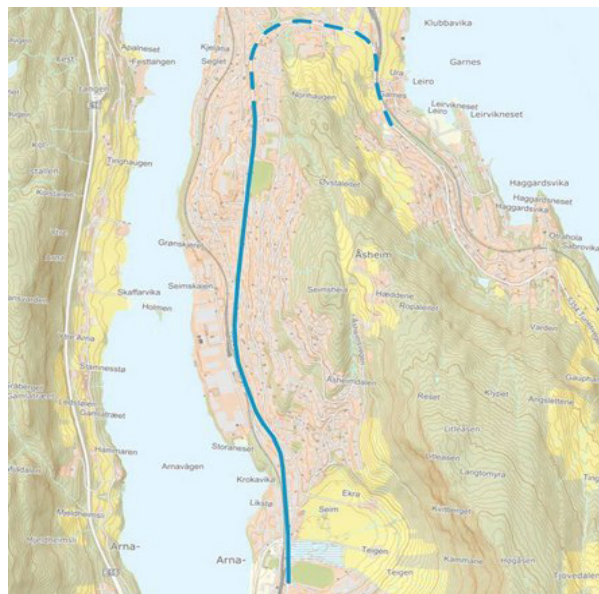
Prosjektering 2025, bygging 2026-2027, sluttoppgjør 2027.



Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Arna
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune

Det er forebels ikke tilgjengeleg talgrunnlag for å kunne prioritere prosjektet. Det blir gjort ei prosjektoptimalisering for å finne gode løysingar som er mindre kostnadskrevjande.



Prosjektomtale og formål:

Hovudformålet med prosjektet er å gjere det betre og tryggare for mjuke trafikantar å ferdast langs Garnesvegen, frå Bommane i Indre Arna til Garnes. Strekinga er 3,2 km. Det manglar tilbod til mjuke trafikantar på store delar av strekinga. Dagens veg er smal, 5-7 meter, og går gjennom etablerte byggjeområde i bratt terreng. Sentralt i området ligg Garnes barneskule, Garnes ungdomsskule og Arna vidaregåande skule. Behovet for tilbod til mjuke trafikantar er i stor grad vurdert å vere knytt til lokaltrafikk/skuleveg.

Statens vegvesen utarbeida eit planforslag med sykkelveg med fortrau, som låg til offentleg ettersyn i 2019. Høyringa, merknadshandsaming og kostnadsvurdering synte behov for redusert omfang av planlagde tiltak.

Fylkeskommunen overtok planforslaget i 2021 og har lagt til grunn endra føresetnadar for planarbeidet. Det har blitt gjennomført eit forprosjekt (ferdig august 22) med gjennomgang av planforslaget. Tilrådinga er at det blir etablert eit smalare gatetverrsnitt, med redusert fartsgrense, og med tosidig fortau til skuleområdet, og ein-sidig fortau vidare til krysset ved Rasmusvegen. Det er tilrådd at heile strekinga bør regulerast og byggast, men det er skissert ei mogleg etappevis utbygging, der strekinga Bommane-skuleområdet bør byggast ut først. Det vert behov for ny planoppstart pga endra måloppnåing og løysingar i prosjektet.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Strekinga er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar i dag, og ferdsel skjer stort sett på lokale vegar med meir høgdeskilnadar og lengre avstandar. Strekinga vil bli ein snarveg mellom skuleområda og Indre Arna.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Same grunngeving som over.



Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, dette tilbodet vil gi betre samanheng for gåande mellom Garnes og Indre Arna. Tiltaket vil også gi noko betre samanheng for syklande i ei gate meir tilpassa blanda trafikk (lågare fartsnivå), og på fortau for dei som vel å nytte dette.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Eige tilbod for gåande, redusert fartsnivå og oppgradering av gata med betre belysning og tryggare kryssingspunkt vil betre trafikktryggleiken, særleg for mjuke trafikantar. I tillegg blir det tryggare tilkomst til haldeplassar.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Til ein viss grad. Knyter byutviklingsområde til sentrum.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	I noko grad ved at det blir meir attraktivt å ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	I noko grad ved at vegen blir rusta opp og gjere det mogleg for to køyretøy å passere kvarandre på heile strekninga.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	I noko grad ved at det blir meir attraktivt og ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Det blir meir attraktivt og ferdast til fots og på sykkel i området, særleg til og frå skule og fritidsaktivitetar. Redusert fart vil gi redusert støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik, lågare fart, og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga er rekna til om lag 300 syklande pr døgn, reiser knytt til skule, fritid og arbeid.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Redusere tal trafikkulukker – 0-visjonen. Fleire skal gå og sykle – NTP og RTP God måloppnåing på Gåstrategi for Bergen. Delvis måloppnåing for Sykkelstrategi for Bergen, ved at løysingane er sykling i blanda trafikk men med lågare fartsnivå enn i dag. Fortetting i KPA2018, Områdeplanar for Indre Arna og Storanaset. Prosjektet forbedrar dagens situasjon for mjuke trafikantar.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Nei
Styringsramme (beløp)	
Styringsramme (kroneverdi)	
Er tallene inkludert mva?	Ja
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	Ja



Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad			0		
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Heile det opprinnelige prosjektet er i 2017 kostnadsrekna til 504 mill. kr. i Anslag (P50 kostnad). Statens vegvesen si tilråding om å avgrense prosjektet til 1. byggetrinn «Bommane» – kryss Øvre Seimsmark, er rekna til P50 kostnad 400,57 mill. 2017 kr. Kostnader i redusert prosjekt blir vurdert av fylkeskommunen. Det er derfor ikkje lagt inn tall ved denne rulleringa av handlingsprogrammet.

Enkelte tiltak, som tilkomst til Storanaset dersom denne framleis skal vere ein del av prosjektet, bør finansierast / delfinansierast gjennom utbyggingsavtalar.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Ikke vurdert.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Forprosjekt ferdig, Kommunedelplan pågår

Planstatus utdyping

Gjennomgang av planforslag/forprosjekt er ferdig i 2022 og har avdekka behov for at det vert meldt oppstart av reguleringsplan på nytt. Det er venta oppstart med planinitiativ og stadanalyse i 2023.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedende arbeider



Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant



Gjennomføringsplan

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

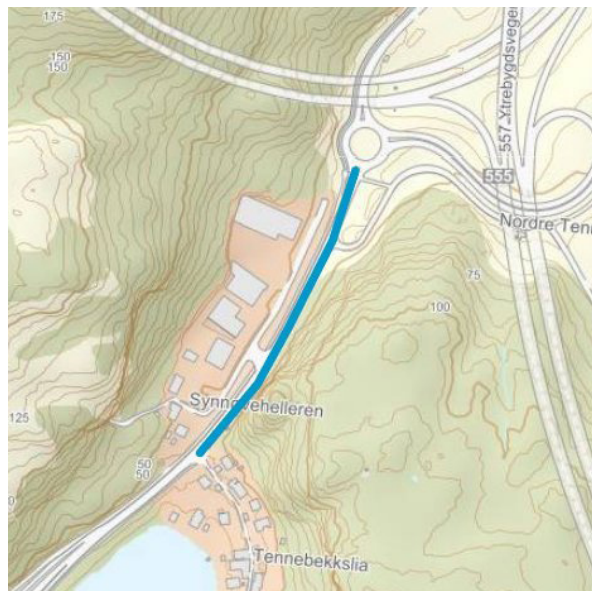
Utdyping

Oppstart prosjektering trolig tidligst fra 2027.



Fv558 Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Laksevåg
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Hovudmålet er å etablere en mer trafikksikker løsning for tilkomst til Tennebekk næringsområde. Dagens løsning er utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for sykkeltrafikk som krysser tilkomsten, da det er høy andel lange kjøretøy til næringsområdet. Punktet er et av ulykkespunktene i Bergen der det bl.a. har skjedd alvorlig sykkelulykke. Området er krevende å forbedre på grunn av terrenget og dagens interne vegsystem og bygninger i næringsområdet. I pågående reguleringsplanarbeid er det vurdert at beste løsning er å legge ny tilkomst direkte fra rundkjøringa, slik at denne får 4 armer. Eksisterende tilkomst blir stengt, og her blir det etablert busslomme.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det forventes bedret trafikkavvikling som følge av flytta avkjørsel. Dette vil bidra til noe redusert reisetid for kollektivtrafikk på strekningen. I tillegg får syklende og gåande separert anlegg på strekninga. Ny busslomme gir betre tilkomst til Kanadaskogen med buss.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Se svar over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Kollektivtilbodet får betre heilheit ved at det kjem ei ny busslomme (som har mangla i tilbodet i dag). Tilbodet til syklende og gåande vert meir oversiktleg og separert over ei lenger strekning. I tillegg blir avkjørsla meir oversiktleg ved at den blir flytta til rundkjøringa.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Tiltaket forbedrer et ulykkespunkt. Mjuka trafikantar kryssar tilkomsten på ein meir oversiktleg plass, samtidig som sykkelvegen er trekt 5 m inn i krysset. Ved å flytte tilkomsten vert det mindre sjanse for påkøyringsulykker i køyrevegen.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	I noko grad ved at det blir meir tilrettelagt for å ta buss til området.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Nei.	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	I noko grad ved at det blir meir tilrettelagt for å ta buss til området og mindre stopp i trafikken. Og ved at det blir meir attraktivt å sykle når eit utrygt punkt blir fjerna.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Noko forbedring pga av flytting av tilkomst til rundkøyringa.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	I noko grad ved at det blir meir tilrettelagt for å ta buss til området og mindre stopp i trafikken.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er forankret i sykkelstrategi: Inngår som del av definert sykkelnett i sykkelstrategi 2020-2030, utbyggingsfase 2.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet bidrar til forbedring for kollektivtrafikk, gående og syklende og trafiksikkerhet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		14000	14000		14000
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		6500	6500		6500
2026		7500	7500		7500
2027			0		



Restbehov etter 2027			0		
----------------------	--	--	---	--	--

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Plankostnader finansieres av planpotten. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeteterpris for krevende prosjekt. Estimater 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 for en eventuell prioritering og realisering av tiltaket.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 1. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Oppstartsmøte fant sted 26.02.21. Formelt vedtak om oppstart på plan august 2021. Silingsrapport er utarbeidd. Planforslag er venta å ligge føre vinteren 2023. Det er håp om vedtak på plan sent 2023/våren 2024.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke relevant.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Grunnboringar er utført. Ved vedtak på reguleringsplan på et tidspunkt som muliggjør oppstart av prosjektering før 2025 vil fylkeskommunen vurdere forsering.



Gjennomføringsplan

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



Utdyping

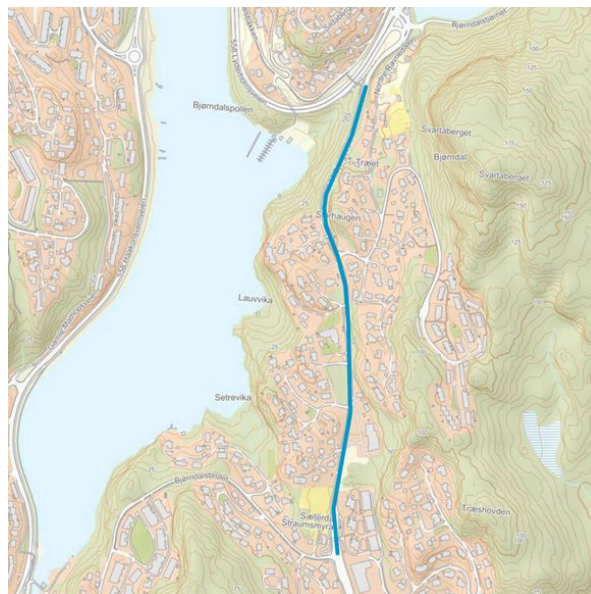
Oppstart 2025, ferdigstilling 2026.



Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien

Det blir gjort ei prosjektoptimalisering for å finne gode og mindre kostnadsnevjande løysingar. Prosjektet blir vurdert på ny ved neste rulling.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Laksevåg
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

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

Bygging av sykkelveg med fortau mellom Bjørndalsbrotet og Lyderhornsveien, ca. 1 km strekning (utbyggingsfase 1). Tiltaket krev også at vegen blir opprusta og delvis forskyvd. Tiltaket omfattar også oppgradering av haldeplassane på strekninga. Det er regulert busslommer, men det kan vera aktuelt å vurdere utforming som kanstopp langs strekninga. Det kan også vera aktuelt å vurdere kostnadsbesparande tiltak på strekinga, då det samla tiltaket har høg kostnad, og er svært omfattande. Dette vil bli vurdert i løpet av 2023, men her er det truleg ikkje snakk om store endringar.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod til gåande, syklande og ollektivreisande og gjer desse transportformene meir attraktive å velje, og vil bidra til å overføre reiser frå bil.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre samanheng i gang- og sykkeltilbodet i Bjørgeveien ved at strekninga med dårlegast standard vert utbedra. Ein bind då saman Bergen vest bedre med Fyllingsdalen og Bergen sør. Områda ved Bjørndalsstølen får betre tilbod for mjuke trafikantar mot bydelssenter i Loddefjord. Sykkelpotensialet for denne nordre delen av Bjørgevegen er om lag 330 syklande per døgn.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Laksevåg og Fyllingsdalen bydel. Tiltaket vil kunne gi et bidra til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Same svar som over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	293500	177000	177000	60700	
Tidligere løyving		1000	1000		
2024		5000	5000		
2025		32000	32000		



2026	30000	40000	40000		
2027	50200	50000	50000		
Restbehov etter 2027	152600	49000	49000		

Kostnadsvurdering	Reguleringsplan, Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Estimerte kostnader er basert på grove vurderingar av delstreknin- gen, basert på anslag i 2016 og prisjustering til 2023.kr. Anslaget var delt i to delparsellar, og løpemeterpris for nordre del er nytta. Det er ikkje gjort detaljerte vurderingar av anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på regule- ringsplan, eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Tallene er i 2023- kr.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	For å utnytte potensialet på stekninga er det naudsynt å betre tilbodet over Lyderhornsveien. Her er det i dag ei smal gangbru med vinkelrett kopling inn frå Bjørndalsbakken.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Vedtatt plan 25.09.2019.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Omfattande grunnerverv då ein går tett inn på mange bustadar og legg om avkøyrslar.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering starter opp i 2023. Det vi vurderes kostnadsbesparan- de tiltak på strekinga, då den regulerte løsinga for tiltaket har høg kostnad og er svært omfattande. Det er i denne omgang lagt inn tid til å gjere desse vurderingane.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

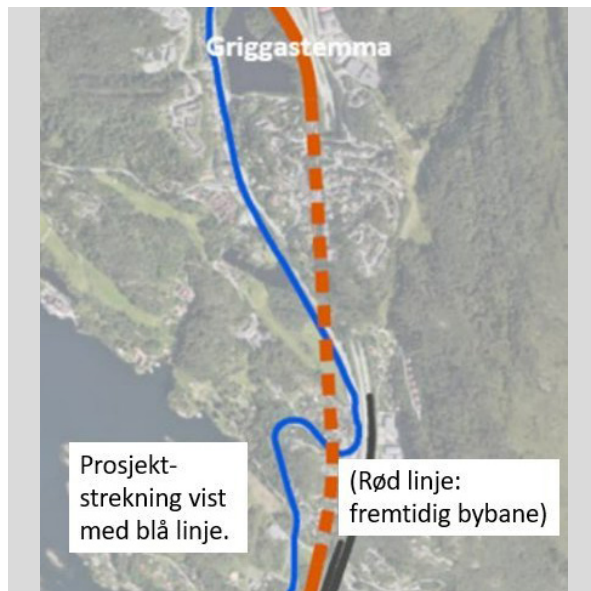
Gjennomføring i tråd med tentativ periodisering.



Fv578 E39, DS8-a Hovedsykkelrute Eidsvåg - Tertneskrysset

Styringsgruppa ventar med å prioritere prosjekta til finansieringa av Bybanen BT5 er avklart.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål:

Formålet er å tilrettelegge for syklistar på hovedrute nord, del av strekningen sentrum - Åsane. Denne delen strekker seg 2,4 km fra Eidsvåg, nord for dagens avkjøring fra E39 til tertneskrysset, sør for fremtidig bybanekulvert. I fremtidig situasjon med full utbygging av sykkelnettet og 10 % sykkelandel, er strekningen ventet å ha et trafikspotensial på rundt 1000 syklistar pr. dag. Potensialet frem til sykkelløsning i Eidsvågtunnelen er på plass er noe lavere.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Fjerner konflikt mellom syklistar og andre trafikanter. Dagens tilbud til syklistar er enten å sykle i felles gs-veg (langs skoleveg) og på fortau (der det ikke er gs-veg), eller å sykle i kjørebane i 50-sone med kollektivrute, og stedvis stigning i kombinasjon med dårlig sikt/manglende forbikjøringsmulighet.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Gir sammenheng i sykkeltilbudet.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Se bedre framkommelighet. Men i tillegg til økt sikkerhet for syklistar, gir tiltaket også økt sikkerhet for fotgjengere som ikke lenger trenger å dele sitt areal med kjøretøy.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Ja, gir et reelt tilbud for myke trafikanter mellom Eidsvåg og Ervik, boliger, skole, golfbane, friluftsområde, vgs.
--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er gjort en svært forenklet nytte-kostnadsanalyse. Strekingen er vurdert å ha et potensial på ca. 1000 sykklister daglig ved fremtidig mål om sykkelandel. En del av vekstpotensialet er knyttet til barrierebrytende tiltak utenfor prosjektet, i form av Eidsvågtunnelen. Fremtidig sykkelandel er usikker. For å unngå å beregne nytten av dette prosjektet som følge av tiltak utenfor prosjektet er det lagt til grunn et lavere trafikk tall av nye sykklister enn potensialmodell.

Det er gjort en forenklet betraktning om tiltakets samfunnsøkonomiske nytte, etter modell fra vurderingene for midlertidig sykkeltrasé i Sandviken. Beregningen ser kun på lønnsomhet knyttet til helsegevinst fra nye sykklister. I tillegg kommer gevinster fra redusert reisetid for dagens brukere, reduserte miljøutslipp (minimale) og ikke minst tiltakets effekt på ulykkeskostnader - som blir redusert med tryggere infrastruktur.

Følgende beregningsparametre er lagt til grunn: Levetid for anlegget 40 år (i hht. V712). Anslått antall nye sykklister beregnet til: 600 nye sykklister. Positiv nytte i form av helseeffekt/alvorlig sykdom for syklende på 24,5 kr/km (2022-kr) i hht. V712s anslag på 18,7 + 2,5 kr/km (2016-kr), og antatt samlet sykkelengde for nye sykklister i gjennomsnitt på 2,8 km. Byggekostnad 425 mill. Vedlikeholdskostnad i 40 år, beregnet med 480.000,- første år og kalkulasjonsrente 4 %. Skattefinansieringskostnad: 20 %. Kalkulasjonsrente 4 %. Dette gir en negativ netto nytte på - 224 mill, dvs. 0,57. Obs: Beregnet med begrensninger.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Forankret i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Planløsningen inkluderer holdeplasser for kollektivtrafikk.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	425000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		425000	425000		442200
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		10000	1000		10400
2026		15000	1500		15600



2027		100000	100000		104000
Restbehov etter 2027		300000	300000		312200

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Del av anslag for bybanen. Detaljert fordeling av risiko og rigg-kostnader er ikke gjort for dette delprosjektet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Del av hovedsykkelrute sentrum-Åsane



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2023, 1. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planforslag er på høring. Planprosjektet har fulgt en stram fremdrift, har store ressurser, har høy grad av detaljering. Liten grad av usikkerhet og risiko.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv kan starte når planvedtak foreligger.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	-



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Ikke vurdert



Fv578 E39, DS8-b Hovedsykkelrute Tertneskrysset-Rolland

Styringsgruppa ventar med å prioritere prosjekta til finansieringa av Bybanen BT5 er avklart.



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål:

Formålet er å tilrettelegge for syklistar på hovedrute nord, del av strekningen sentrum - Åsane. Denne delen inngår i hovedruten, og gir syklistar et godt tilbud på en strekning uten tilrettelegging i dag, og med flere vanskelige punkt.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Fjerner konflikt mellom syklistar og andre trafikanter. Dagens tilbud til syklistar er enten å sykle i felles gs-veg (langs skoleveg) og på fortau (der det ikke er gs-veg), eller å sykle i kjørebane i 50-sone med kollektivrute, og stedvis stigning i kombinasjon med dårlig sikt/manglende forbikjøringsmulighet.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Gir sammenheng i sykkeltilbudet.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Se bedre framkommelighet. Men i tillegg til økt sikkerhet for syklistar, gir tiltaket også økt sikkerhet for fotgjengere som ikke lenger trenger å dele sitt areal med kjøretøy.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Ja, gir et reelt tilbud for myke trafikanter fra sentrale deler av Åsane mot idretts- og skoleområdet på Tertnes.
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er gjort en svært forenklet nytte-kostnadsanalyse. Strekingen er vurdert å ha et potensial på ca. 1000 sykklister daglig ved fremtidig mål om sykkelandel. Fremtidig sykkelandel er usikker, så i denne beregningen et noe lavere tall er lagt til grunn. Dagens trafikk tall er under 100 i tellepunkt.

Det er gjort en forenklet betraktning om tiltakets samfunnsøkonomiske nytte, etter modell fra vurderingene for midlertidig sykkeltrasé i Sandviken. Beregningen ser kun på lønnsomhet knyttet til helsegevinst fra nye sykklister. I tillegg kommer gevinster fra redusert reisetid for dagens brukere, reduserte miljøutslipp (minimale) og ikke minst tiltakets effekt på ulykkeskostnader - som blir redusert. Følgende beregningsparametre er lagt inn:

- Levetid for anlegget 40 år.
- Anslått antall nye sykklister/brukere: 700 nye sykklister.
- Positiv nytte i form av helseeffekt/alvorlig sykdom for syklende på 24,5 kr/km (2022-kr) i hht. V712s anslag på 18,7 + 2,5 kr/km (2016-kr), og antatt samlet sykkelengde for nye sykklister i gjennomsnitt på 2,8 km.
- Byggekostnad 119 mill.
- Vedlikeholdskostnad i 40 år, beregnet med 134.000,- første år og kalkulasjonsrente 4 %.
- Skattefinansieringskostnad: 20 %.
- Kalkulasjonsrente: 4 %.
- Dette gir en positiv samfunnsnytte. 2,38. Obs: Beregnet med begrensninger.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

I henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Planløsningen inkluderer holdeplasser for kollektivtrafikk.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	119000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		119000	119000		126300
Tidligere løyving			0		
2024			0		



2025		19000	19000		20200
2026		50000	50000		53000
2027		50000	50000		53000
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Del av anslag for bybanen. Detaljert fordeling av risiko og rigg-kostnader er ikke gjort for dette delprosjektet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler riksveg
Prosjektet som del av helhet	Del av hovedsykkelrute sentrum-Åsane. Formålet er å tilrettelegge for syklister på hovedrute nord, del av strekningen sentrum - Åsane. Denne delen strekker seg 0,67 km fra like nord for Tertneskrysset ved ny gang- og sykkelbro frem til eksisterende fotgjengerkryssing like sør for krysset Hesthaugvegen x Åsamyrane. I fremtidig situasjon med full utbygging av sykkelnettet og 10 % sykkelandel, er strekningen ventet å ha et trafikkpotensial på rundt 1000 syklister pr. dag. En stor del av denne trafikken vil være lokaltrafikk i Åsane.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2023, 1. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planforslag er på høring. Planprosjektet har fulgt en stram fremdrift, har store ressurser, har høy grad av detaljering. Liten grad av usikkerhet og risiko.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv kan starte når planvedtak foreligger.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår



Forberedende arbeider utdyping -



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

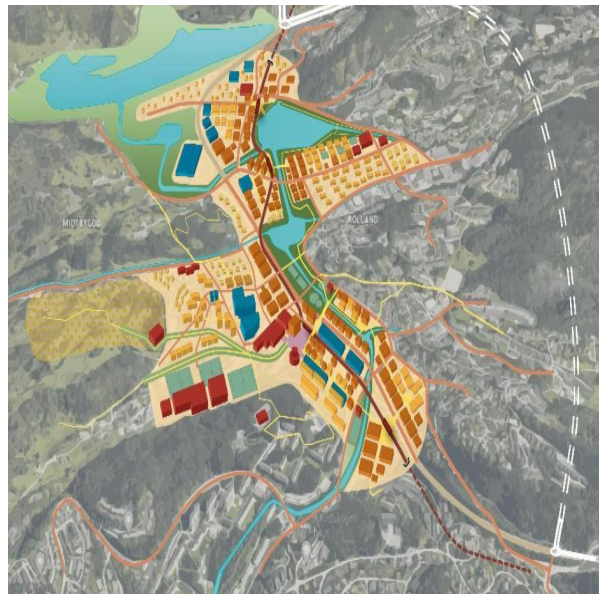
Ikke vurdert.



Fv578, Fv5304 Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune, Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Fram mot neste rullering blir det avklart om prosjektet bør finansierast med fylkeskommunalt bidrag eller med belønningmidlar.



Prosjektomtale og formål:

Prosjektet handler om å utrede og realisere kollektivprioritering av flere gater i Åsane sentrale deler, Fv578 Åsamyrane (sentrum+ Nyborg), Fv5304 Liamyrane og kommunal veg Åsane senter. I tillegg vil en viktig ambisjon være å gi bedre forhold for gående og syklende langs disse gatene.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre fremkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt. Trafikkanleggene må dimensjoneres for økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre fremkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det bidrar til bedre helhet i transportnettverket samlet sett ved at en prioriterer kollektiv, sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	En vil arbeide for å redusere barrierene for myke trafikanter.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Hovedformålet med prosjektet er å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Uten målrettede tiltak vil biltrafikken øke, med behov for ytterligere utbygging av veisystem. Foruten økt luft- og lydforurensning, vil det gi flere barrierer og økte ulemper for andre trafikanter. Et sentralt premiss er å sikre god mobilitet samtidig som bymiljøutfordringene reduseres.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ja - beskrevet over.



Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Transport flyttes over fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Transport flyttes over fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Gange og sykkel gir ikke luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Gange og sykkel gir ikke trafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	11000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	2200	9700	11900	0	11900
Tidligere løyving	2200	8500	12900	0	10700
2024	0	4300	4300	0	4300
2025	0	4300	4300	0	4300
2026	0	1000	1000	0	1000
2027	0	0	0	0	0
Restbehov etter 2027	0	0	0	0	0



Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Ambisjonen er å gjennomføre forprosjekt/trafikkplan i 2023. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering i 2024/2025 eller gjennomføring direkte uten uttesting.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Fylkeskommunale midler
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Ambisjonen er å gjennomføre forprosjekt/trafikkplan i 2023. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering i 2024/2025 eller gjennomføring direkte uten uttesting.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt pågår
Planstatus utdyping	Strategisk planprogram for Åsane vil trolig vedtas Q1 2023. Det vil danne basis for videre arbeid.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke nødvendig.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Forprosjekt starter opp Q1 2023.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.01.2023	30.06.2023	01.04.2023	31.12.2023	01.04.2023	31.12.2023	01.04.2024	31.03.2026	30.06.2026

Utdyping

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



Fv582 Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende i Bergen, parallelt med at tiltaket skal bedre forholdene for kollektivreisende og bidra til å øke kollektivandelen. Etablere sykkelveg med oppgraderte fortau og holdeplasser på strekningen Fv582 Hagerups vei–Wergeland. Tiltaket innebærer også at vegbane/rundkøyring/forholda for køyrande mv. blir utbetra. Trygge kryssingspunkt for mjuke trafikantar.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende, og vil gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud på en svært viktig og sentrumsnær strekning, der tilbudet er svært mangelfullt i dag.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil sikre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet mellom øst og vestsiden av Bergensdalen, og bidra til et godt tilbud fra tunge befolkningskonsentrasjoner på Landås mot Mindemyren og Bergen sentrum. De som kommer sørfra, for eksempel fra Fantoft-, Storetveit og Paradis-området vil også nyte godt av tilbudet. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil øke konkurransekrafta mot bil, særlig på grunn av tiltakets nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkelssystem som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling/styrking av Wergeland som bydelscenter og bybanestopp. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklande pr døgn.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Strekinga har dårleg tilbod i dag. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygghetssøkande.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Stort potensiale for overføring av reiser frå bil. Betre tilbod til gåande og syklande vil legge til rette for dette. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklande pr døgn. I tillegg blir det betre tilrettelagt for kollektivtrafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Same grunn som over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Området er svært sentrumsnært og tett befolket, og har svært høyt potensiale for syklende.

Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi, og er ei vesentleg strekning å få bygd ut for å få utnytta potensialet til strekningane Hagerups vei, Nattlandsveien og Storetveitveien til Fantoft.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket ligger i sin helhet på sykkelnettet i utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen (2020-2030), med svært høyt potensiale for syklande på strekinga(1000-1400 syklande pr døgn). Tiltaket er også innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken gjennom oppgradering av holdeplasser på Wergeland, som vil gi bedre tilbud til busspassasjerene i området, og gi bedre mulighet for overgang mellom buss og bane.

Tiltaket vil også bedre framkommeligheten for kollektivtrafikk gjennom utbygging av noe større rundkjøring og reguleringsplasser på Wergeland. Tiltaket bedrer trafikksikkerheten langs strekingen. Sentrums- og knutepunktsutvikling: Wergeland er et utpekt fortetings- og transformasjonsområdet. Dette tiltaket er ett av flere som er forutsatt som nødvendige for å lykkes med vedtatt arealutvikling.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		110500	110500	32100	142600
Tidligere løyving			0		
2024			0		



2025		7500	7500	9400	16900
2026		40100	40100	9800	49900
2027		50100	50100	10200	60300
Restbehov etter 2027		12800	12800	2700	15500

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse.

I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med reguleringsplanforslag som grunnlag. Kostnaden var da rekna til 109 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget i 2020. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket.

Annen finansiering er utgifter til prosjektering og mva., og finansieres av det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Sørover koplar prosjektet seg saman med strekningane som er under planlegging vidare mot Nattland, Fantoft og Paradis, og som då vil gi eit heilheitleg tilbod mot sentrum, ved kopling mot sykkelstamvegen på Minde. Det er viktig for heilheiten at desse strekningane er sett i samanheng. Det kan være aktuelt å se tiltaka i Storetveitveien i sammenheng om potensiell realisering faller sammen i tid.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Ja

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

2023, 2. halvår

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Planforslag oversendt til 1. gangs behandling januar 2021. Etter kommunalt vedtak i juni 2022 var planforslag lagt ut til offentlig høring i perioden 28.08 - 11.10.2022. Det er venta sluttbehandling av plan i 2023/2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke relevant.

Forberedende arbeider



Forberedende arbeider utdyping

Ved vedtak på reguleringsplan på et tidspunkt som muliggjør oppstart av prosjektering før 2025 vil fylkeskommunen vurdere forsering.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Oppstart prosjektering ved vedtak på plan. Tentativ fremdrift i tråd med periodisering av midler.



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

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Målet med prosjektet er å etablere eit attraktivt tilbod til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekinga har i dag mangelfullt tilbod med blanda gang- og sykkelveg, som tidvis skiftar side. Prosjektet omfattar bygging av til saman 1,4 km sykkelveg med fortau. 1,25 km på austsida av Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fantoft, og 150 m langs Fantoftvegen. Storetveitvegen blir liggande i same trase som i dag. Etablere lysregulert kryssing av Storetveitvegen 200 m sør for Fantoftkrysset. Etablering av høgresvingefelt i krysset Storetveitvegen X Fantoftvegen. Sideforskyving av rundkøyring ved Hagerups vei. Prosjektet er komplekst. Planforslag har vore til 1. gongs handsaming, og reduksjon av fartsgrense og vegbreidde blir no vurdert som ein del av planarbeidet. Fartsgrensa blir truleg redusert til 50 km/t.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Gående og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Gående og syklende får separate anlegg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, separat nett for gåande og syklende blir utbedra og gir betre heilheit i det konkrete området, men ein er avhengig av å få bygd ut strekinga ned til Minde Allé for å få god måloppnåing av tiltaket.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkelssystem som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Strekninga har dårleg tilbod i dag, med smal felles gang- og sykkelveg. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygghetssøkande.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Stort potensiale for overføring av reiser frå bil. Betre tilbod til gåande og syklande vil legge til rette for dette.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Strekninga har stort potensiale for å få overført reiser frå bil til andre transportformer. I tillegg blir det vurdert redusert fartsgrense i området.

Samfunnsøkonomisk nytte

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, men dette er avhengig av at tilbodet til mjuke trafikantar også vert betra nord i Storetveitvegen.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklande.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsa og auka trafikktryggleik.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		232800	232800	60700	293500
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0	13000	13000
2026		30000	30000	6400	36400
2027		50200	50200	10300	60500
Restbehov etter 2027		152600	152600	31000	183600



Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	<p>Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnadane for gjennomføring av tiltaket er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan fra 2019 for ei lengre strekning (Brennhaugen - Hagerups vei).</p> <p>Kostnadane for strekninga Fantoft - Hagerups vei (litt over halve strekninga i reg.plan) er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realisering av tiltaket.</p> <p>Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Annen finansiering er utgifter til prosjektering og mva., og finansieres av det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet.</p>
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Nordover koplar prosjektet seg saman med strekninga som er under planlegging vidare mot Mindemyren, og som då vil gi eit heilheitleg tilbod mot sentrum, ved kopling mot sykkelstamvegen. Det er viktig for heilheiten at desse strekningane er sett i samanheng ved val av løysing. Prosjektet bør difor truleg ikkje startast før vedtak på tilgrensande plan føreligg. Det kan være aktuelt å se de to tiltaka utbyggingsmessig i sammenheng om potensiell realisering faller sammen i tid.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2023, 2. halvår
Planstatus	Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planforslag er oversendt kommunen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader har pågått i 2022. Planforslag må justerast før endeleg slutthandsaming.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedende arbeider	



Forberedende arbeider utdyping

Ved vedtak på reguleringsplan på et tidspunkt som muliggjør oppstart av prosjektering før 2025 vil fylkeskommunen vurdere forsering.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Det er venta vedtak på plan i 2023/2024. Prosjektering 2025 oppstart bygging fra 2026, ferdigstilling trolig 2028



Fv585 Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

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

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

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

Tiltaket omfattar oppgradering av fv585 Nattlandsveien frå Hagerups vei til Mannsverk (inkludert krysset med Wier-Jenssens vei). Det blir behov for oppgradering av heile gata, med sykkelfelt, fortau og mogleg kollektivfelt frå Landåstorget til Hagerups vei. Strekinga er om lag 900 m, og er første etappe av utbygging i Nattlandveien. For å få eit einsarta system for syklande er det viktig å få planlagt heile strekinga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår.

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg, og mindre konflikt med andre trafikantar. Dette gjer anlegget meir effektivt. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkorta køyretid for kollektivtrafikken på strekinga.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.



Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkelssystem som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Betere tilbod til gåande og syklande, og meir forutsigbart kollektivtilbod vil føre til færre reiser med bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Strekninga har høg trafikk og tidvis kø. Betere tilbod til gåande og syklande, og meir forutsigbart kollektivtilbod vil føre til færre reiser med bil og mindre kø.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Betere tilbod til gåande og syklande, og meir forutsigbart kollektivtilbod vil føre til færre reiser med bil.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Same grunn som over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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. Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekinga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Prosjektet er i tråd med gjeldande strategi for kollektiv.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		134500	134500	37200	171700



Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0	7600	7600
2027		30600	30600	6900	37500
Restbehov etter 2027		103900	103900	22700	

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris. Estimater er svært usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Annen finansiering er utgifter til prosjektering og mva., og finansieres av det fylkeskommunale bidraget i Miljøløftet.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Ikke vurdert.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Reguleringsplan pågår, Forprosjekt ferdig

Planstatus utdyping

Forprosjekt vart gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare regulering. Arbeid med enkel stadanalyse og planinitiativ pågår. Det vert estimert formell oppstart av plan ved årsskiftet/ tidleg vinter 2023. Det er tidligst håp om vedtak på plan i 2025.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedende arbeider



Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

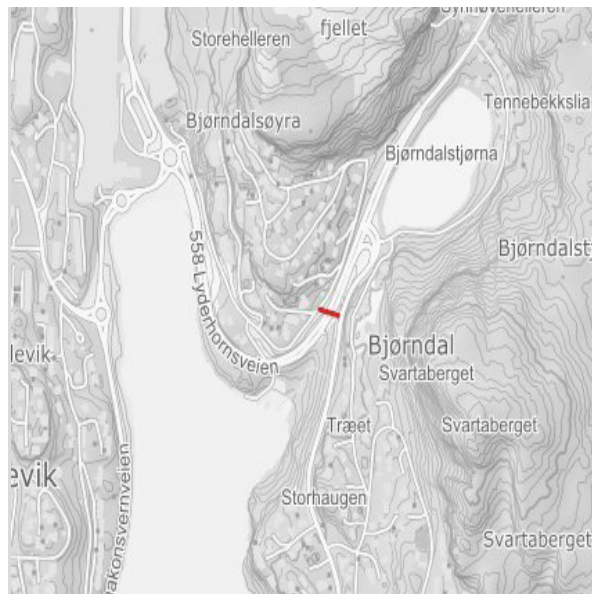
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Utdyping

Tentativt: Utarbeiding og handsaming av reguleringsplan: 2023-2025. Prosjektering tidligst fra 2026. Tidligst oppstart bygging fra 2026/2027



Kv3373 Bjørndalsbakken bru



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Bergen kommune

Prosjektomtale og formål:

Bygging av ny og bredere bro for gående og syklende. Dagens bro er smal og vanskelig å sykle gjennom. Tiltaket må sees i sammenheng med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien, da planlagt sykkelveg med fortau vil ende i denne broen.

Tiltaket vil øke fremkommeligheten og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle mellom Bergen vest og Bjørgevegen/Fylingsdalen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Bredere bro medfører at gående og syklende kan passere hverandre over bro.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, broen er viktig for å gi bedre helhet på strekningen mellom Bjørndalsbakken og Loddefjord.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Sammen med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien vil det trolig gi økt sykkeltrafikk og dermed mindre behov for personbilreiser.
--	--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken mellom Laksevåg og Fyllingsdalen bydel og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Sykkelpotensialet er 200-500 syklende per dag.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Broen er en flaskehals som inngår i offentlig utbyggingsfase 1 (vedtatt sykkelnett fra Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030). Den kobler også sammen 2 sykkelruter som inngår i offentlig utbyggingsfase 1.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket kan medføre at færre syklende velger å sykle i kjørebane frem til kryss Bjørnevegen x Lyderhornsveien, og dermed øke trafikksikkerheten.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	3000		3000		
Tidligere løyving			0		
2024	1500		1500		1500
2025	1500		1500		1500
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		



Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Kostnader for prosjektet er ikke vurdert.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Nei
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Finansieringskilde bygging	
Prosjektet som del av helhet	Dersom bro bygges samtidig med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien og sykkeltilrettelegging i Bjørndalsbakken vil det medføre besparelser.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Nei
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	
Planstatus utdyping	Forprosjekt startes opp i 2. halvår 2023.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Noegrunnerverv må påberegnes, men dette er trolig i liten grad. Forprosjekt vil gi tydeligere behovsvurdering. Foreløpig stipuleres det derfor med forventning om reguleringsplan.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Forprosjekt forventes gjennomført innen 2024.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2023	31.12.2023	02.01.2024	31.12.2027	01.02.2024	31.12.2027	01.02.2028	31.12.2028	31.12.2028

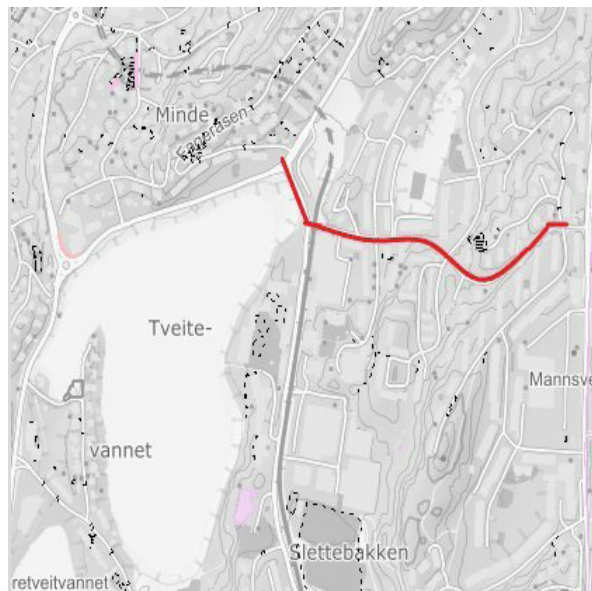
Utdyping

Stor usikkerhet knyttet til gjennomføringsplanen. Forprosjekt som blir gjennomført i 2023 vil gi tydeligere føringer for gjennomføringen av prosjektet.



Kv4181, Fv5322 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet, Gange
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune



Prosjektomtale og formål:

Prosjektet omfatter Wiers-Jenssens vei og Vilhelm Bjerknes vei nord fra Hagerups vei x Vilhelm Bjerknes vei i vest til Nordahl Rolfsens vei x Wiers Jenssens vei i øst.

Formålet er å tilrettelegge strekningen for sykkel. Sammen med Vilhelm Bjerknes vei nordre del vil Wiers-Jenssens vei fungere som en viktig tverrkobling for syklende/gående mellom Nattlandsveien og Hagerups vei. Det er ikke tilrettelagt for syklende i Wiers-Jenssens vei/Vilhelm Bjernes vei i dag. I Wiers-Jenssens vei må syklende legge seg i kjørebanelen eller benytte seg av fortauet (som allerede er smalt). I tillegg er det langsgående gateparkering som reduserer trafikksikkerheten for syklende i retning øst-vest. Strekningen inngår som en del av sykkelstrategiens vedtatte sykkelnett, offentlig utbyggingsfase 1.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Redusert reietid for syklende mellom Hagerups vei x Vilhelm Bjernes vei og Wiers Jenssens vei x Nattlandsveien. Google maps viser at reisetid med sykkel retning øst-vest reduserer reisetid med 4 minutter (5 min til 1 min). For vest-øst viser Google maps ingen redusert reisetid mellom Hagerups vei og Nattlandsveien. Estimert reisetid inkluderer ikke ventetid i kryss.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Manglende tverrkobling etableres for syklende.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	For syklende vil reiseavstanden fra Wiers-Jenssens vei x Nattlandsveien til Sletten senter reduseres med ca. 1 km.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Prosjektet forutsetter å fjerne gateparkering, som i stor grad benyttes som fjernparkering. Nærheten til Sletten senter og bybanen linje 1 medfører at Bergen kommune forventer økt bruk av andre transportmidler, i hovedsak sykkel. Eget tilbud for syklistar øker attraktiviteten/trafikkikkerheten og kan bidra til at flere velger å sykle.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det estimeres ca 500-800 syklende i Wiers-Jenssens vei, i dag er det svært få som benytter seg av gaten til sykling. Endring av kryssutforming som følge av planarbeidet vil øke trafikkikkerhet. Mer attraktivt sykkelssystem for beboere i nærrområde kan økt bruk av sykkel som transportmiddel, og med dette følger økt helseeffekt.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Sykkeltiltak i Wiers-Jenssens vei er forankret i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 og Handlingsplan for sykkel 2021-24 (offentlig utbyggingsfase 1). Vilhelm Bjerkes vei nord er ikke forankret (øvrige nett), men er et manglende ledd i nærrområdet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet bedrer trafikkikkerheten til alle trafikkanter, og vil i noen grad øke fremkommeligheten for gående.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	41000
Styringsramme (kroneverdi)	2021
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		39900	39900		39900
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		4000	4000		4000
2026		35900	35900		35900
2027			0		



Restbehov etter 2027			0		
----------------------	--	--	---	--	--

Kostnadsvurdering	Konsulentrapport
Kostnadsvurdering utdyping	Høy grad av usikkerhet da kostnadsvurderingen var vurdert som del av forprosjekt. Kostnadsoverslag er indeksregulert fra 2021 til 2022-kroner med 14,5%, og videre til forventede 2024-kr. med finansdepartementets budsjettindeks på 2 %.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Pågående (og kommende) områdeplaner tar for seg deler av Vilhelm Bjerknes' vei. Ved å bygge hele strekket samtidig vil dette være kostnadsreducerende.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2025, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Oppstart høsten 2022, forventet leveranse til 1. gangs offentlig etter-syn 2. tertial 2023. Gjennomført forprosjekt 2021.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Når reguleringsplanen er vedtatt kan en gjennomføre grunnerverv, derav høy usikkerhet da plangrepet ikke er bestemt.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Plangrepet er ikke bestemt, som gir høy grad av usikkerhet.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.02.2021	01.07.2021	15.09.2022	31.08.2025	01.11.2022	30.06.2025	01.08.2025	31.12.2026	31.12.2026



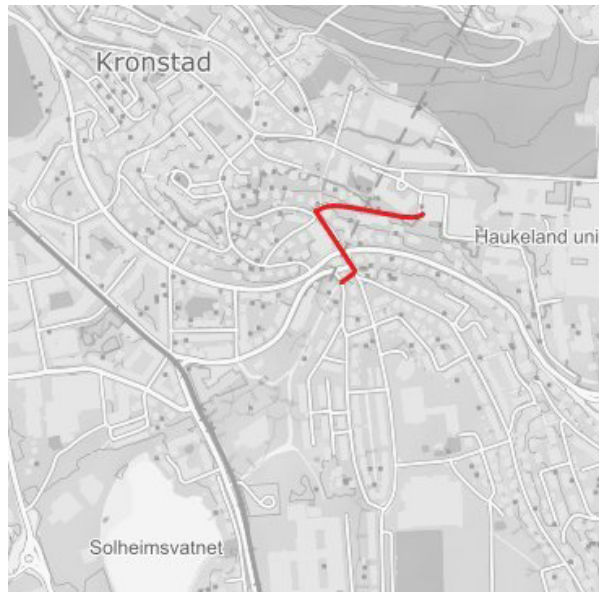
Utdyping

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko.

Det gjennomføres landmåling, geotekniske- og miljøgrunnundersøkelser i starten av 2023 (som del av reguleringsarbeidet) for å redusere usikkerhet.



Kv4289, Kv4593, Fv5325 Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Årstad
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune, Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Prosjektomtale og formål:

Formålet er å etablere en viktig kobling mellom Kronstad og Haukeland sykehus i sammenheng med den nye hovedsykkelruten langs Bybanen.

Hensikten er å føre gående og syklende trygt fra Bybanen linje 2 sin holdeplass på Kronstad og opp til Haukeland universitetssykehus via Arnoldus Reimers gate. Bakgrunnen for valg av trase er forventet vekst i antall syklende til/fra Haukeland universitetssykehus, samt trafikkteillinger i nærområdet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Gående og syklende vil føres i rettere linje fra nyetablert gang- og sykkelveg ved St. Halvards vei, inn i kryss St. Olavs vei x Ibsens gate. Det ønskes å utbedre kryss til mer sykkelvennlig løsning, samt utvide eksisterende rampe i enden av Arnoldus Reimers gate.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det etableres en sykkelkobling mellom Haukeland sykehus vest og sykkelvegen langs Bybane linje 2 ved holdeplass Kronstad.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Kryssløsning for gående og syklende i St. Olavs vei x Ibsens gate vil utredes.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Ja, det antas at en tryggere kryssløsning i Ibsens gate x St. Olavs veg og bredere tverrsnitt opp rampe i Arnoldus Reimers gate vil medføre flere gående og syklende. Vil gi en god kobling fra sykkelvegen langs bybanens linje 2 og Haukeland sykehus.
--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Svært lite, men knyttet til pasienter/pårørende og arbeidsreiser til Haukeland universitetssykehus overført fra bil til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Sykkelpotensialmodell viser 900-1600 syklende per dag. Kostnadsoverslag er ikke gjennomført.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet er ikke forankret i strategier eller handlingsplaner. Det er trukket frem, sammen med Helse vest, som en viktig strekning for syklende til/fra arbeidsplasser på Haukeland sykehus. I utgangspunktet er Hunstadsvingen en del av Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030, men både trafikkteiling og informasjon fra ansatte ved Haukeland universitetssykehus underbygger at Arnoldus Reimers gate er det foretrukne trasevalget. Dette til tross for en smal, bratt rampe og uoversiktlige kryss/avkjørsler.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Trafikksikkerhet for gående og syklende ved vurdering av kryssløsning Ibsens gate x St. Olavs veg.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventeta 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	5600		5600		5600
Tidligere løyving			0		
2024	2000		2000		2000
2025	2000		2000		2000
2026	1600		1600		1600
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		



Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Det er ikke gjennomført kostnadsestimat.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Finansieringskilde bygging	
Prosjektet som del av helhet	Nei.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Nei
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt ferdig
Planstatus utdyping	Overordnet forprosjekt for sykkelveger til Haukeland universitetssykehus er gjennomført, men det vil startes opp et forprosjekt for å vurdere tiltak i kryss St. Olavs vei x Ibsens gate. Forprosjektet vil da inkludere utvidelse av rampe i Arnoldus Reimers gate. Forventet oppstart av reguleringsplan 2023.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	For tidlig i planprosess til å vurderes.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Nytt forprosjekt skal startes opp, og dermed er det høy grad av usikkerhet og risiko.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.03.2023	30.06.2023	01.08.2023	31.12.2026	01.10.2023	31.12.2026	01.01.2027	01.08.2028	01.09.2028

Utdyping

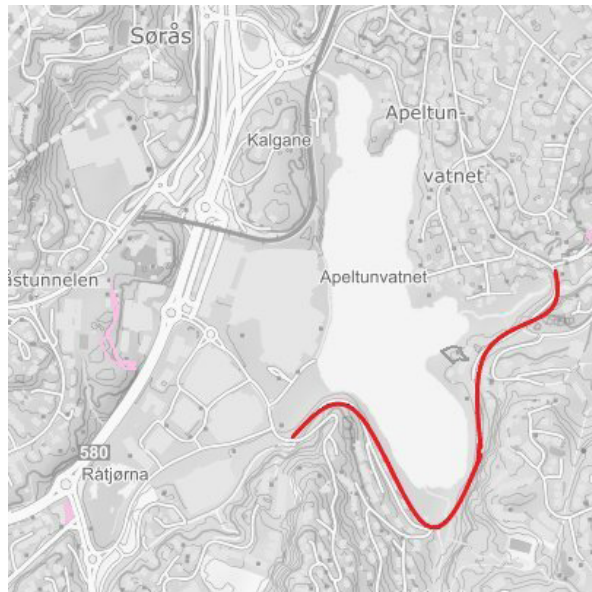
Arbeidet er ikke rammet inn og usikkerheten her er stor.

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko. Det skal gjennomføres landmåling, geotekniske- og miljøgrunnundersøkelser i starten av reguleringsarbeidet for å redusere usikkerhet.



KV4688 Krohnåsvegen sykkeltiltak

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Fana
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og formål:

Prosjektet skal tilrettelegge for gående og syklende i Krohnåsvegen og Bjørnevegen. Det er store variasjoner i bruken av vegene, transportsyklister, mosjonssyklister, skolevei til 2 skoler (Apeltun barneskole og Rådalslien ungdomskole) og beboere som kjører til/fra eiendom i Krohnåsvegen/Bjørnevegen. Stedvis dårlig sikt og arealknapphet. I Kronåsveien består dagens løsning av blandet trafikk for alle trafikanter, mens det i Bjørnevegen er anlagt en GS-veg. Antall gående og syklende tilsier at trafikantgruppene bør separeres langs strekningen. I Krohnåsveien planlegges det fortau for gående, mens det i Bjørnevegen vurderes sykkelveg med fortau.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Gående får eget fortausareal. Strekningen er også skolevei for 2 skoler i nærromdet. I dag må skolebarna dele vegen med både syklende og kjørende.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Gående får eget fortausareal.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Spesielt gående til/fra Lagunen/skoler i området vil få et trygt tilbud og medfører trolig redusert behov for personbilreiser.



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Gateparkering vil trolig reduseres som følge av prosjektet, og dermed vil det direkte medføre redusert bruk av personbilreiser.
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Sykkelpotensial for 200-500 per dag. Forventes også økt bruk av Bjørnevegen for gående ved etablering av eget fortausareal.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Forankret i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 og Handlingsplan for sykkel 2021-24. Definert som offentlig utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Satsing både for gående og trafiksikkerhet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	57400
Styringsramme (kroneverdi)	2021
Er tallene inkludert mva?	Ja
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	Nei

Tal i 1000 2022-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		65800	65300		69300
Tidligere løyving			0		
2024			0		0
2025		7000	7000		7400
2026		38300	38300		40600
2027		20500	20500		21700
Restbehov etter 2027			0		



Kostnadsvurdering utdyping	Usikkerhet knyttet til løsning, da dette ble gjort på bakgrunn av forprosjektrapport. Kostnadsoverslag er indeksregulert fra 2021 til 2022-kroner med 14,5%.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Nei.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2025, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Usikkerhet knyttet til tiltak da strekningen inngår i kulturminnet Osebanen. Det er også usikkerhet i forbindelse med overvannsproblematikk. Dette gjelder særlig i Bjørnevegen.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Reguleringsplanen må vedtas før grunnerverv avklares.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Samtidig regulering og detaljprosjektering for å redusere usikkerhet. Det er gjennomført innmålinger og geotekniske grunnundersøkelser.



Gjennomføringsplan

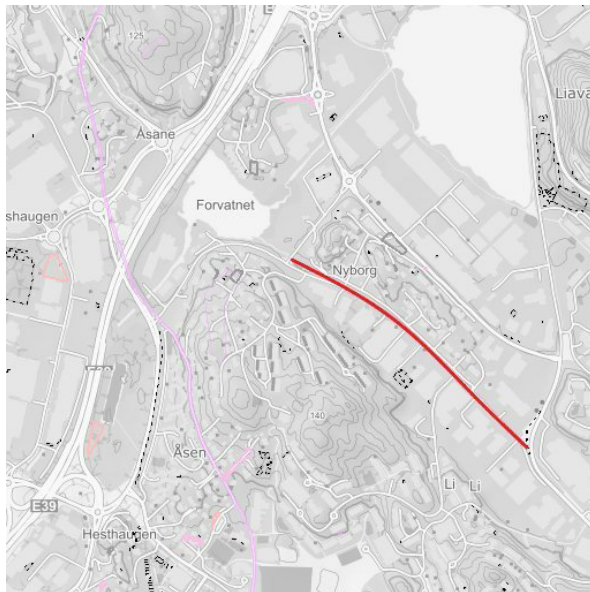
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
16.09.2021	27.01.2022	05.05.2022	31.12.2025	01.08.2022	31.12.2025	01.01.2026	01.06.2027	01.06.2027

Utdyping

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko. Det er gjennomført landmåling og geotekniske grunnundersøkelser for å redusere usikkerhet i planens gjennomførbarhet.



Kv4728 Litleåsvegen sykkeltiltak



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Åsane
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Bergen kommune

Prosjektomtale og formål:

Litleåsvegen fra Litleåsvegen x Liamyrane til Liavegen skal tilrettelegges for sykkel. I dag er tilbudet begrenset til å sykle i Liteåsvegen med svært høy andel tungtrafikk i et næringsområde, eller å sykle på en intern kjøreveg. Dagens trafikkgrunnlag viser at om lag halvparten sykler i Litleåsvegen. Prosjektet kobler seg på sykkelstamvegen som reguleres av bybanen i nordenden av veien (ved krysset Litleåsvegen x Liamyrane).



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	I dag er den mest tilrettelagte sykkelruten mellom Flaktveitsvingane og Åsamyrane over Åmundsdalen/Åmundsleitet. Reisevegen er ca 13,5 minutter. Å sykle gjennom Litleåsvegen vil ta ca 11 minutter.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tverrkoblingen mellom Liavegen og Åsamyrane mangler i dag.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tverrkoblingen mellom Liavegen og Åsamyrane mangler i dag.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Syklister benytter Litleåsvegen allerede i dag, men sykler i kjørebane gjennom et næringsområde med mange kryss og avkjørsler. Parallelt med Litleåsvegen ligger det også en adkomstveg til boliger, som benyttes primært av gående. I nevnte adkomstveg er det også kryss og avkjørsler med siktutfordringer.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Bedre sykkeltilbud mellom Flaktveit og Åsane senter vil redusere behovet for personbilreiser til både arbeidsplasser og kollektivmuligheter/bybanen. Dagens tilbud over Åmundsdalen/Åmundsleitet er for mange ikke et alternativ da stigningen er betydelig.



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Den korteste ruten fra Flaktveit til Åsane senter via Litleåsvegen er kun etablert for gående og syklende. Personbiler og kollektivtrafikk må stadig kjøre om Liameyrane.
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Et sammenhengende nett mellom Flaktveit og Åsane senter vil gi flere incentiv til å velge å sykle. Trafikpotensialet er 500-1000 syklende per dag.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet er forankret i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 og Handlingsplan for sykkel 2021-24. Det er kun deler av dette strekket som er definert som offentlig utbyggingsfase 1, men det vurderes av Bergen kommune at det er samfunnsnyttig å etablere hele strekket fram til Liavegen samtidig.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Forhold for gående vil også vurderes som del av prosjektet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	31500
Styringsramme (kroneverdi)	2021
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventet 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		30600	30600		30600
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0		
2027		30600	30600		30600
Restbehov etter 2027	0		0		0



Kostnadsvurdering	Konsulentrapport
Kostnadsvurdering utdyping	Fra forprosjekt. Det dyreste alternativet er oppgitt i prosjektarket. Kostnadsoverslag er indeksregulert fra 2021 til 2022-kroner med 14,5%. Og videre til forventet 2024-kr. med finansdepartementet sin forventede indeks.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Ja. Bygging av hele Litleåsvegen vil være kostnadsbesparende.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Nei
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt ferdig
Planstatus utdyping	Forventet oppstart plan 2023, 1. halvår.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Reguleringsplan må vedtas før behovet for grunnerverv kan avklares.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Reguleringsplan skal startes opp 1. halvdel 2023.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.04.2021	30.09.2021	03.04.2023	31.12.2025	01.05.2023	31.12.2022	01.03.2026	31.12.2027	31.12.2027

Utdyping

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko. Det skal gjennomføres landmåling, geotekniske- og miljøgrunnundersøkelser i starten av reguleringsarbeidet for å redusere usikkerhet.



N/A Arbeidsprogram for arbeidsgruppe Bergen sentrum

Prosjektet har ikkje si eiga linje i handlingsprogrammet, men er delt opp i mindre delprosjekt. Nokre delar blir finansiert av planpotten, andre innanfor ramma til Bergen kommune.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergenhuss, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Bergen kommune

Prosjektomtale og formål

Ifølge mandatet skal arbeidsgruppene vurdere hovedutfordringene i det geografiske ansvarsområdet, definerer aktiviteter det skal arbeides med, samt utarbeide estimat på ressursbehov for videreutvikling av prosjektforslag. Arbeidsgruppe Bergen sentrum ønsker med bakgrunn i dette å sette i gang arbeid med et arbeidsprogram, som skal være et arbeidsverktøy og styringsdokument for prioritering av sentrumsgruppens arbeid med årlige innspill til Miljøloftets handlingsprogram.

Arbeidsprogrammet skal grovt sett inneholde:

- Kartlegging av dagens trafikksystem, med beskrivelse av dagens situasjon
- Trafikkmodeller – status og evt. behov for oppdateringer
- Problembeskrivelse og hovedutfordringer for arbeidsområdet på kort og lang sikt.
- Forslag til strategi for arbeidsområdet, med prioriteringer
- En oversikt over pågående planer/prosjekter og mulige nye tiltak i arbeidsområdet – med beskrivelse samt forslag til prioriteringer, prosjektansvarlig, og estimat på kostnader knyttet til prosjektutvikling.
- Samlet vurdering, konklusjoner/anbefalinger
- Div. kart, tabeller og illustrasjoner



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Transportplanleggingen i Bergen sentrale deler skal legge til rette for bærekraftig mobilitet, og sørge for god utnyttelse av tilgjengelige vei- og gatearealer. Planlegging i det tette byområdet er en kompleks oppgave, med begrenset areal og mange brukergrupper å ta hensyn til. Bygatene skal også gjerne gi rom for opplevelser, aktiviteter og sosialt liv, i tillegg til rene transportfunksjoner. Helhetlig transportplanlegging handler både om å ta hensyn til alle trafikantgrupper, og å skape gode forhold for byliv.



Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	2600
Tidligere løyving	
2024	2600
2025	
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	



Kostnadsvurdering utdyping

Usikkert kostnadsoverslag

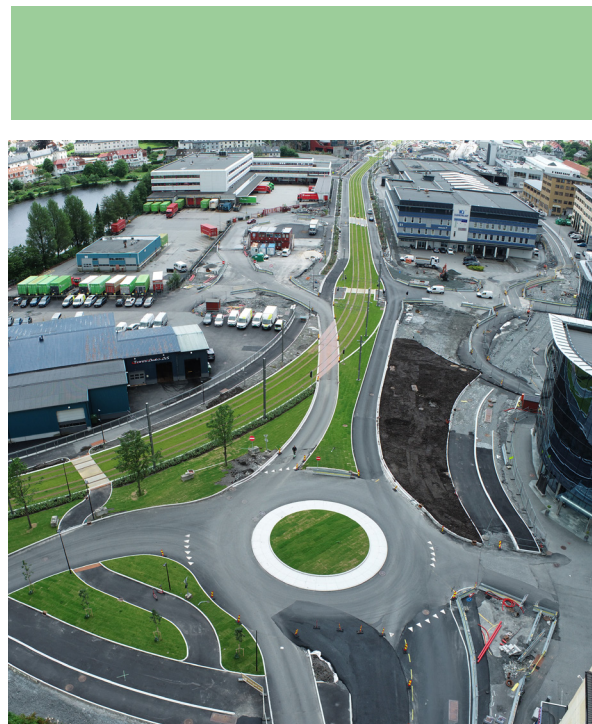
Finansieringskilder

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler



N/A Betre kollektivtilbod – midlar frå bompengeforliket (2019)

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Gjennom bompengeforliket (2019) vart det lagt til 110 mill. (2020-kr) byvekstavtalen som delvis skulle nyttast til betre kollektivtilbod og delvis til reduserte bompengar. I vedtak i april og mai 2020 av høvesvis Bergen Bystyre og Fylkestinget vart det vedteke at midlane skulle nyttast til Bybanen, utan nærare detaljering, og til reduksjon i bomtakstar for elbilar.

Hausten 2022 vedtok Bergen Bystyre og Fylkestinget at bompengeforliket, med omsyn til reduserte bomtakstar, skal reverserast. Dermed skal heile potten på 110 mill. (2020-kr) nyttast til betre kollektivtilbod.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Investeringar i å betre kollektivtilbodet vil auke konkurransekrafta til kollektivtransporten.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje beslutta kva midlane for 2024 skal nyttast til enno. Det skal jobbast vidare med å finne det prosjektet med høgast nytte innanfor budsjettamma.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikkje relevant



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikkje relevant



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	121400
2025	121400
2026	121400
2027	121400
Restbehov etter 2027	242800

Kostnadsvurdering utdyping

Midlane er frå bompengeforliket (2019) der regjeringa bevilga 110 mill. (2020) i året til reduserte bompengetakstar og betre kollektivtilbod. I tidlegare år er midlane nytta til reduserte bompengetakstar for elbil, og til å dekke overskridingar på bybanen BT4.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler regjeringens bompeng



N/A Bysysselordningen i Bergen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Miljøvennleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergenshus, Fyllingsdalen, Laksevåg, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune

Prosjektomtale og formål

Bysysselordningen ble innført sommeren 2018. I 2020 ble det syklet over 1 million turer, i 2021 656.000 turer. I 2020 ble tredje og siste fase i utrulling til 1000 bysykler-, 2000 låser- og 100 stasjoner gjennomført. Bysysselordningen er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøloftet, brukerbetaling og sponsorat.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bysykler i Bergen skal bidra til å:

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

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet støtter opp under sykkelsetning og kollektivsetning.



Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Bysykkelordningen støtter opp under: • Sykkelstrategi og handlingsplan for Bergen • Nasjonal sykkelstrategi

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet støtter opp under sykkelsetning og kollektivsetning.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	4300
2025	4300
2026	4300
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig driftskostnad 7,7 millioner eks mva, hvorav 4,3 mill. finansieres gjennom Miljøloftet. 8 årig kontrakt (2018-2026), 2 år opsjon deretter.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Fremkommelighetstiltak sykkel

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	3600
2025	3600
2026	3600
2027	3600
Restbehov etter 2027	7100

Kostnadsvurdering utdyping

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

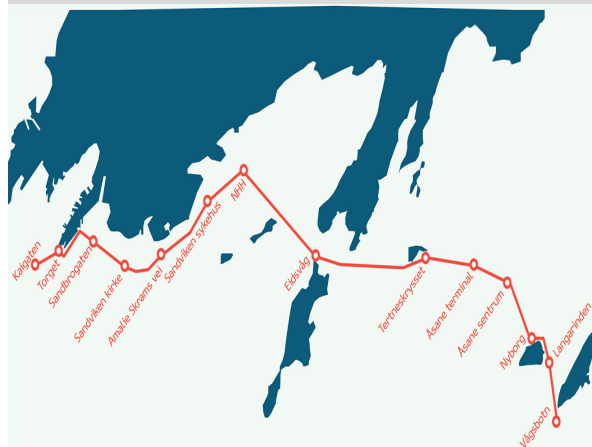
Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Førebuande arbeid med Bybanen BT5

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv, Sykkel, Gange, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum, Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergenshus, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

For å sikre ei kontinuerleg utbygging, ein god gjennomføring og for å redusere risikoen i prosjektet har VLFK ved Bybanen Utbygging starta førebuingar til byggetrinn parallelt med innspel til reguleringsplanen. I samband med dette er det identifisert arbeid som vil vera viktig å utføre tidleg, for å redusere risikoen i prosjektet og sikre god framdrift. Det skal gjennomførast førebauande- og risikoreduserande tiltak knytt til planlegging, prosjektering og grunnverv. Dette har vore ein sterk og viktig bidragsytar til å mogleggjere at tidlegare byggetrinn har blitt gjennomført i høve til avtalt framdrift.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Kollektivtransport er den mest arealeffektive transporten i byområdet. Bybanen, som det største kollektivprosjektet i Bergensområdet og saman med tilhøyrande sykkel- og gangveggar, vil auke konkurransekrafta for både kollektivtransport, sykkel og gange.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet vil fredeleggjere store delar av Sandviken frå biltrafikk og gje innbyggjarar og besøkande i Åsane eit berekraftig transporttilbod til og frå bydelen. Prosjektet vil også auke konkurransekrafta til kollektivtransport, sykkel og gange.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er knytt store investeringskostnadar til prosjektet, men kollektivsystemet er rekna som ei samfunnskritisk oppgave og på generelt grunnlag samfunnsøkonomisk lønnsomt. Passasjerprognosen er om lag 54 000 - 60 000 passasjerar i døgnet for heile traseen, talet er svært usikkert. Planlagt byutvikling langs traseen gjer at fleire får glede av banen og det aukar den samfunnsøkonomiske nytten av investeringane. Bybanen er også eit universelt utforma transporttilbod.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Bybanen er forankra i Regional areal og transportplan for Bergensområdet, Regional transportplan, KPA for Bergen, byvekstavtalen. Reguleringsplan for prosjektet er venta før sommaren 2023. For å syta for god risiko- og økonomistyring vert det lagt opp til eit minimum av planlegging og prosjektering fram til reguleringsplanen er vedteken. Fram til 30.06.2023 vil det vera påløpt om lag 27 mill. kr. Ved vedtak av reguleringsplanen, som er ein milepål i det vidare arbeidet, vil innleiande prosjektering starta for fullt, med eit forventna pådrag på 75 mill. kr. i siste halvår av 2023. Totalt er det forventna kostnader på 102 mill. kr. i 2023 og 251 mill. i 2024.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet ivaretek fleire tiltaksområde innanfor kollektiv, sykkel, gange og areal- og knutepunktsutvikling.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventna 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	403700
Tidligere løyving	138400
2024	265300
2025	
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

29 mill. var løyvd av fylkeskommunen i 2022, som ein ekstraløyving utenom det fylkeskommunale bidraget i Miljøloftet. Midlane for 2023 og 2024 skal finansierast av bompengar. Det er kun lagt inn kostnader fram til 2024, og restbehovet er avhengig av vedtatt reguleringsplan. total kostnadsramme på høyringsforslaget til bybanen er 17,8 mrd. NOK (2021).

Finansieringskilder

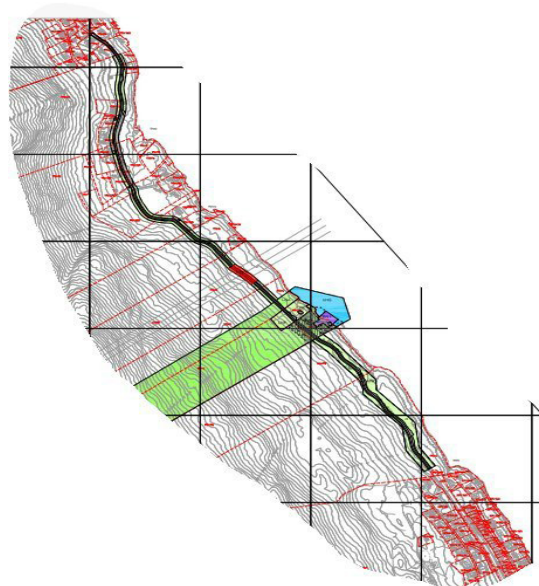
Bompenger



N/A Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein

Finansiering til planlegging er prioritert i handlingsprogrammet. Byggeprosjektet er førebels ikkje prioritert.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Arna
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og formål:

Steinknuseverket i Ytre Arna vil utvide og har utarbeidet en reguleringsplan. Bergen kommune spilte da inn at de burde regulere inn GS-veg mellom Ytre Arna og Breistein. Bakgrunnen for dette var ønske om å gi en turmulighet og styrke forbindelsen mellom Breistein og Ytre Arna.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Traseen vil binde sammen Ytre Arna med Breistein for både fotgjengere og syklister.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	I dag er det en manglende kobling mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	I dag er det en manglende kobling mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Alternativ trase for gående og syklende er svært lang og trafikkert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Det vil kunne gi innbyggere i Ytre Arna tilgang pr sykkel til idrettsanlegg og skole på Haukås. Traseen vil og kunne bli en svært verdifull turveg for innbyggere på begge sider.
--	--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Traseen vil gi mulighet til å erstatte bilen med sykkel på strekningen nevnt over.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Ja, men i noe begrenset omfang.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Ja, men i noe begrenset omfang.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Ja, men i noe begrenset omfang.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er en kombinert turveg og gang- og sykkelveg. Områdesatsingen i Ytre Arna har spilt inn tiltaket. Det er begrenset med gode turmuligheter i Ytre Arna dersom en ikke vil gå langs trafikkert veg eller til fjells.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket omfatter oppgradering og overtakelse av 1 km privat veg nord for planlagt utskipningskai til NCC og nybygging av ca. 500 m gang- og sykkelveg sør for denne kaien. På eksisterende privat veg er det behov for oppstrømming av avkjørsler, bedring av siktlinjer og utbedring av noe krevende stigningsforhold på eksisterende veg. Dette må gjennomføres dersom vegen skal kunne overta til kommunal drift og vedlikehold.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Andre tiltaksområder her er i hovedsak tiltaket som turveg i ett område av Bergen kommune hvor en kan mene at det er brukt noe begrenset med offentlige midler. Bergen vann ønsker samtidig å få lagt vannforsyning - ringforbindelse - dersom prosjekter skal realiseres.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	1500	13500	15000		15000
Tidligere løyving			0		0
2024	1500		1500		1500
2025		10000	10000		10000
2026		3500	3500		3500
2027			0		0
Restbehov etter 2027			0		0



Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Ett grovt byggherreanslag, deler av traseen går i noe sidebratt terreng og en del eksisterende avkjørsler må strammes opp.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Finansieringskilde bygging	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Prosjektet som del av helhet	Tiltaket vil kunne bli gjennomført av Bymiljøetaten sin prosjekt organisasjon. En har god erfaring fra gjennomføring av tilsvarende prosjekter.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Vedtatt reguleringsplan - og privat aktør har rekkefølgekrav på opparbeide deler av traseen.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	En har grunnlag for ev ekspropriasjon, men en vurderer sannsynligheten for frivillige avtaler som stor.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Forberedende arbeider har ikke startet.



Gjennomføringsplan

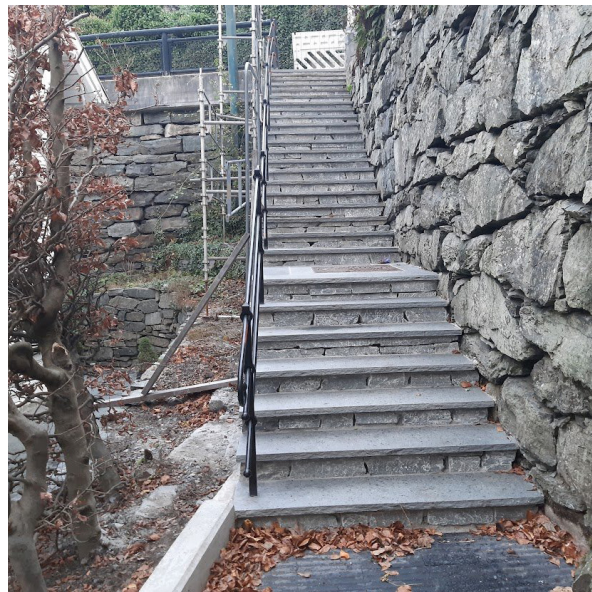
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
30.01.2024				30.07.2024	30.12.2024	30.01.2025	30.12.2025	30.12.2025

Utdyping

Tiltaket er ønsket av lokalbefolkningen og det er ikke veldig teknisk krevende.



N/A Gangveier til kollektivtraseer



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst, Arbeidsgruppe sentrum, Arbeidsgruppe sør, Arbeidsgruppe vest, Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune

Prosjektomtale og formål:

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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelse ned til en kollektivholdeplass. Bilvegnettet går på langs av høydekoter, mens oppgradering eller nybygging av tverrforbindelsene koster drastisk ned på tiden gående bruker på å komme seg fra A til B.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forsøres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å få langs bilveggen er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilveggen.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Handlingsplan for gange i Bergen kommune er utarbeidet på grunnlag av Plan og bygningsetaten sine konkrete vurderinger av kvaliteten i gangvegnettet i 6-7 områder i Bergen. På grunnlag av denne kvalitative vurderingen er det planlagt oppgradering og nybygging av ca. 80 gangetiltak i 4 års perioden 2022 til 2025. Gange som transportform gjøres mer konkurransedyktig.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs gater og veier.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Gange sammen med en kollektivreise gis konkurransefortrinn. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot enten fordi det åpnes nye forbindelser eller at eksisterende gangtraseer gjøres mer innbydende. Oppgradering med tydelig skilting, bedre belysning, håndlister og repoer for å ta pause.
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Gange er en klimanøytral transportform.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Høy andel av reiser som gange og kollektiv reduserer kø.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Høy andel av reiser som gange og kollektiv reduserer luftforurensningen gitt miljøvennlige busser.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Gange medfører ikke trafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Gåstrategien til Bergen kommune, Kommuneplanens samfunnsdel- og arealdel er grunnlaget for denne satsingen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Disse gangetiltakene gjennomføres i hovedsak inn mot kollektivholdeplasser. I tillegg ser en på om det er mulig å tilrettelegge for sykkel i alle prosjektene. Det kan for eksempel være å etablere skinner i trapper for at en kan trille med seg sykkelen.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	10600
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad			0		
Tidligere løyving			0		
2024	2000	10100	12100	0	12100
2025	2000	10100	12100	0	12100
2026	2000	10100	12100	0	12100
2027	2000	10100	12100	0	12100
Restbehov etter 2027	4000	20300	24300	0	24300



Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Det er kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Fylkeskommunale midler
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Prosjektene gjennomføres av Bymiljøetaten sin Gjennomføringsavdeling. Der er det samlet ressurser som arbeider med tilgrensende prosjekter slik som trafikksikkerhetstiltak, sykkeltiltak med mer.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I en del tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav i byggesaken.
Status grunnerverv	Arbeid pågår, Avklart
Status grunnerverv utdyping	Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnerverv. Noen tiltak ligger og på kommunal grunn allerede.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent
Forberedende arbeider utdyping	Tiltakene er i ulik fase.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Tiltakene hentes fra handlingsplan for gange. Tiltakene varierer i omfang fra relativt enkle tiltak som går på oppgradering av eksisterende traseer til erverv og bygging av nye forbindelser. I gjennomsnitt brukes det ca. 2 år på gjennomføring av enkelttiltak.



N/A Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 mellom Bergen sentrum og Oasen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Fyllingsdalen, Bergenhus, Årstad
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

Bybanen er heil-elektrisk og produserer lite svevestøv, i tillegg til å vere den mest arealeffektive transportformen i Bergensområdet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikke relevant.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	291000
Tidligere løyving	51400
2024	40000
2025	60000
2026	50000
2027	50000
Restbehov etter 2027	39600

Kostnadsvurdering utdyping

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

Finansieringskilder

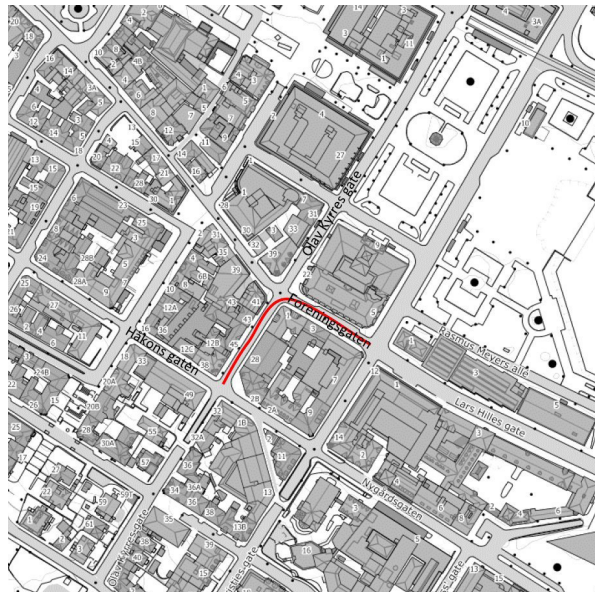
Fylkeskommunale midler



N/A Kollektivtiltak Foreningsgaten

Prosjektet er ikkje prioritert med eiga linje i handlingsprogrammet, men blir gjort ferdig innanfor gjeldande rammer til Olav Kyrres gate. (Sjå sak 32/23 i styringsgruppa for meir informasjon: <https://miljoloftet.no/detteerMiljoloftet/motepapir-og-referater/>)

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Bydel:	Bergenhushus
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål

Rutenettet til Skyss ble lagt om etter åpning av Olav Kyrres gate hvor kapasiteten på antall stopp ble noe redusert sammenlignet med tidligere. Nytt stopp ble etablert i Lars Hilles gate, og fører dermed til økt busstrafikk i Foreningsgaten og med svingbevegelse venstre inn i Olav Kyrres gate. Svingbevegelsen i kryss Foreningsgaten - Olav Kyrres gate er begrenset når foreningsgaten har to kjørefelt, og det er derfor behov for å endre til permanent et kjørefelt for å få busser gjennom krysset på en trygg og god måte. Midlertidig løsning er etablert i forbindelse med åpning av Olav Kyrres gate, men denne står seg ikke over tid. Ombygging/omprogramering av signalanlegg er delvis utført men krever ferdigstillelsesamt etablering av permanent refuge er nødvendig.

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tiltaket legger til rette for tryggere avvikling av kollektivtilbudet i gaten, og bedrer lokal fremkommelighet for buss.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet bidrar på en positiv måte til en tryggere trafikkavvikling i krysset da det ved to felt (som tidligere) ville oppstått konflikter mellom små biler som skal rett frem gjennom krysset, og busser som skal utføre venstresving.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke beregnet.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikke relevant.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Tiltaket bidrar til bedre samhandling mellom kollektivløsningen i Olav Kyrres gate og Foreningsgaten. Prosjektet vil løfte kvaliteten på kollektivknutepunktet i sentrum.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Sum
Totalkostnad	11300
Tidligere løyving	
2024	8200
2025	3300
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

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

Finansieringskilder Stat post 30 Programområdemidler riksveg



N/A Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

"Tiltakene vil hovedsakelig blir gjennomført etter strekningsvise utredninger.

Det kan imidlertid i tillegg også blir gjennomført tiltak på kritiske punkt som ikke inngår i strekningsvise utredninger."



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Tiltakene vil ofte gi positiv effekt på trafikksikkerhet og forhold for myke trafikanter.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	3100
2025	4100
2026	4100
2027	4100
Restbehov etter 2027	8200

Kostnadsvurdering utdyping

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

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst, Arbeidsgruppe sentrum, Arbeidsgruppe sør, Arbeidsgruppe vest, Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane

Tala er lågare enn dei som var spelt inn, ettersom belønningmidlane til Bergen ikkje er nok til å finansiere totalkostnaden.



Prosjektomtale og formål

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

Handlingsplan for sykkeltiltak på kommunal veg for 21-24 ble vedtatt i oktober 2021. Handlingsplanen omhandler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av den første fireårsperioden (2021-2024), og med perspektiv mot 2030. Flere av prosjektene i denne handlingsplanen strekker seg ut over handlingsplan perioden, da de krever regulering for å realiseres. 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 frem mot 2030. For den første handlingsplanperioden vil en prioritere planlegging og utbygging av infrastruktur basert på det vedtatte sykkelnettet.

I arbeidsplanen for 2023 vil det for sykkelnett bli listet opp litt i overkant av 40 prosjekter av ulik størrelse og karakter. En del prosjekter er under bygging eller i startfasen av dette, 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 sykkel-parkering, etablering av sykkelveier i eksisterende tverrsnitt til utbygging av nye sykkeltraseer og dekkefornying. Formålet med prosjektene i oppfølgingen av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune er å 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 drepte syklister skal gå ned og ulykkesrisikoen for syklister skal synke.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Alle prosjektene i denne potten skal bidra til at konkurransekraften på sykkel øker. Samtidig prioriteres det også at gående får minst like godt tilbud som før tiltaket, ofte bedre.



Det vil legges vekt på å utnytte eksisterende tverrsnitt på kommunale veier, og slik redusere behovet for bruk av nytt areal. I alle prosjektene vurderes innsnevring av kjørebane/fjerning av parkering slik at arealbruken for kjørende flyttes helt eller delvis over til myke trafikanter.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	295000
Tidligere løyving	40100
2024	25000
2025	32500
2026	35000
2027	30000
Restbehov etter 2027	6500



Kostnadsvurdering utdyping

Det totale kostnadsestimatet er basert på en ambisjon og en målsetting om å øke sykkelandelen til 10%. 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. d.d. ikke kostnadsberegnet. Dette er under arbeid. Prosjektet er en porteføljesatsing som gir forutsigbarhet ift økonomisk volum, noe som muliggjør god langsiktig og målrettet styring av tiltak. Risikoen og innsatsen styres ift tilgjengelige ressurser.

Økningen i 2024, 2025 og 2026 fremkommer av indeksregulering av byggeprosjekter (fra 2021- til 2022-kroner), samt at flere prosjekter er tatt inn i porteføljen for å kunne realisere strekninger definert som offentlig utbyggingsfase 1 i det kommunale nettet i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.

Noen prosjekter er tatt ut av sykkelsatsingen for å føres på egne prosjektark. Dette gjelder Kv4728 Litleåsvegen sykkeltiltak, Kv4688 Krohnåsvegen sykkeltiltak og Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak. Det er utelukkende midler til bygging av strekningene som flyttes til egne prosjektark, planmidlene finansieres stadig gjennom sykkelsatsingen.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Oppgradering holdeplasser

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Tiltak etter strekningsvise utredninger. feks.: Sædalen, Birkelundstoppen-Midtun- Nestun
Andre strekningsvise Oppgraderinger -Nordås -søråshøgda
-Apeltunvegen -Elveneset - Ulsmågvegen
Breivikdalen -Drotningsvikveien - holdeplassoppgradering Diverse holdeplasser. Nye buskur.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Oppgradering av holdeplasser hever standarden på kollektivtrafikken, gir tilgjengelighet for alle (universell utforming), styrker trafikksikkerheten og gir en mer effektiv inn- og utkjøring for busstrafikken. Kollektivtrafikken er videre den mest arealeffektive transportformen.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	8200
2025	8200
2026	8200
2027	8200
Restbehov etter 2027	16300

Kostnadsvurdering utdyping

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

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Oppgradering signalanlegg og ASP

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Annet
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune



Prosjektomtale og formål

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

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

TØI har evaluert enkelte av signalanleggene der ASP allerede er etablert og vurdert den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til å være god i de fleste tilfellene. Det er sannsynlig at man kan få gode effekter ved å etablere systemet i nye anlegg og effektivisere anleggene som har systemet etablert i dag.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket bygger opp under gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	1500
2025	1500
2026	1500
2027	1500
Restbehov etter 2027	3100

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. Signalanlegg som oppgraderes i forbindelse med andre prosjekter er ikke inkludert i behovsvurderingen for dette prosjektet.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Planlegging fylkesveg



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse, Annet
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

Formålet med potten er å få finansiert planprosjekt i hovedsak innenfor innsats- og satsingsområdene. Potten går og til planlegging av andre nødvendige tiltak på fylkesveg. Det er stort behov for planavklarte prosjekt for å sikre realisering av viktige tiltak for å bygge opp under nullvekstmålet.

Fylkestinget har gitt fullmakt til Hovudutval for samferdsel og mobilitet i Vlfk å vedta detaljering av planmidlene.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Se omtale og formål.

Nullvekst: Effektmål

Se omtale og formål.

Samfunnsøkonomisk nytte

Se omtale og formål.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Se omtale og formål.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Se omtale og formål.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	15300
2025	15300
2026	15300
2027	15300
Restbehov etter 2027	30600

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses i utgangspunktet til tilgjengelige midler på potten. Nivået som er lagt til grunn i prosjektarket er tentativt. Dersom det blir realistisk med en høyere produksjon, vil det kunne bli behov for justeringer av avsatte midler, da det er et særlig behov for planavklarte prosjekt.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



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

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Analyse, Annet
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Bergenhus
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Tiltaket inneber etablering av eit langsiktig program for teljing og analyse av fotgjengarrørsler. Det skal starte med å undersøke sentrale delar av gangnettet i Bergenhus bydel, og gjennom dette arbeidet etablere metodikk, kompetanse og systematisk tilnærming til teljing av mjuke trafikantar, som seinare kan nyttast også i andre områder. Programmet skal gi auka kunnskap både konkret om fotgjengarstraumar i Bergen, men også om teljing av fotgjengarar generelt og korleis dette kan gjerast på best mogleg måte.

Programmet skal i hovudsak basere seg på automatiske teljingar basert på innhenta data som beskriv talet på fotgjengarar som rører seg i ulike snitt. I tillegg skal det også undersøkjast kva for andre data som kan og bør nyttast for å setje teljingane i kontekst. Dette kan til dømes være manuelle kvalitative observasjonar av åtferd, eller tal frå andre datakjelder som til dømes av- og påstigigar på kollektivtransport eller stordata frå telefoniselskap. Programmet skal ha som mål å gjere data og kunnskap opent tilgjengeleg. Det er eit mål at programmet kan bidra til å samordne dei fotgjengarteljingane dei ulike vegeigarane allereie utførar i dag.

Programmet skal utarbeide eit faktagrunnlag som gjer ein god oversikt over mengder og bevegelser av mjuke trafikantar i utvalde områder i Bergenhus bydel. Dette er viktig for å kunne drive med planlegging, prioritering og evaluering av tiltak på best mogleg måte. Datane frå programmet er også viktige for å kunne forvalte fotgjengarareala på ein god måte, til dømes behov for fortausareal ved uteservering, saker knytt til mikromobilitet og arrangement.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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



Samfunnsøkonomisk nytte

Programmet vil forhåpentleg gi nytte for heile gåsatsinga. Det kan ha direkte betydning for lønnsamheita til konkrete tiltak. Programmet vil kunna gi grunnlag for å gjennomføra aktivitetar og tiltak som i større grad tar i vare fotgjengarane sine behov.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	1000
2025	1000
2026	1000
2027	1000
Restbehov etter 2027	2000

Kostnadsvurdering utdyping

Behovet er estimert og faktisk finansieringsnivå vert avklara i det vidare arbeidet. Programmet bør ha eit bevisst forhold til andre prosjekt som enten gjer eigne fotgjengarteljingar eller som har behov for slike data.

Programmet er tenkt som eit kontinuerleg program over handlingsprogram-perioden. Det er venta at programmet vil skalere opp aktiviteten utover perioden med fleire faste teljepunkt.

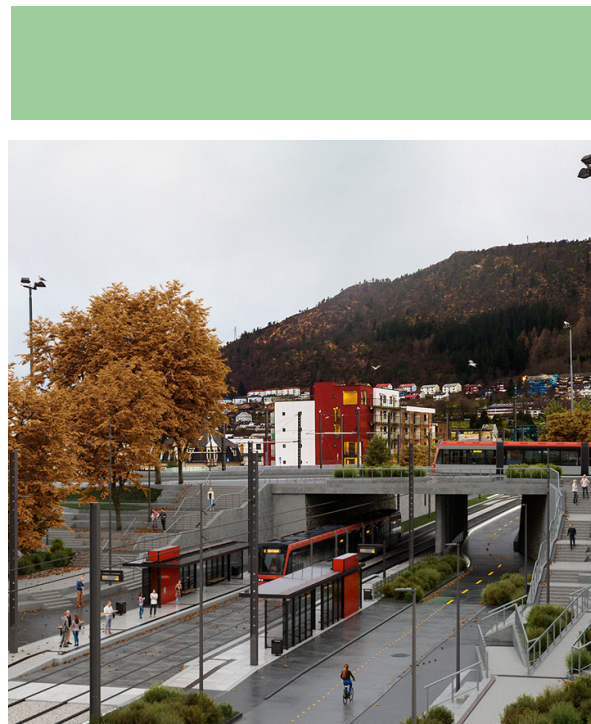
Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

I tråd med nasjonale, regionale og lokale føringer og ambisjoner for samordnet areal- og transportpolitikk både utformes og gjennomføres byutviklingen i Bergen. Det er særskilt fokus på 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 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 Miljøloftets hovedmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Som regel innebærer rekkefølgekravene at utbygging og omlegging av offentlig infrastruktur er en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Slik sikres ønsket og vedtatt byutvikling. Vegen fra plan til realisering er i så måte ofte både ressurs- og tidkrevende.

Ulike offentlig og private parter, som til dels kan ha ulike utviklingsperspektiv og interesser, skal koordineres. 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. Arbeidet tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner og gjennomføringen av disse.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Løsningene i Miljøloftet 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 Miljøloftets hovedmål om nullvekstmålet, at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Nullvekst: Effektmål

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.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke vurdert.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Transformasjons- og fortettingspolitikken 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/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	500
2025	1000
2026	1000
2027	1000
Restbehov etter 2027	2000



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. Posten vil gi grunnlag for å prioritere blant kommende tiltak/prosjekter innenfor prioriterte transformasjons- og fortettingsområder. Finansiering av anbefalte tiltak/prosjekter vil spilles inn som egne prosjekter, i tråd med vedtatt prinsipp om porteføljestyring.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Sykkelbyavtale - Sykkelbyen Bergen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Sekretariat og kommunikasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst, Arbeidsgruppe sentrum, Arbeidsgruppe sør, Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune

Prosjektomtale og formål

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Koblinger til gåstrategi og kollektivstrategi og KPA og KPS.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	2200
2025	2200
2026	2200
2027	2200
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping Årlig drift.

Finansieringskilder Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune

Tala er lågare enn dei som var spelt inn, ettersom belønningssmidlane til Bergen ikkje er nok til å finansiere totalkostnaden.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst, Arbeidsgruppe sentrum, Arbeidsgruppe sør, Arbeidsgruppe vest, Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Bergen kommune
Kommune:	Arna, Fyllingsdalen, Laksevåg, Årstad, Åsane, Bergenhus
Byggherre/ansvarlig:	Bergen kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og formål:

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 Miljøloftet. 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.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelser mellom målpunkter. Bilvegnettet går på langs av høydekoter, mens oppgradering eller nybygging av tverrforbindelsene korter drastisk ned på tiden gående bruker på å komme seg fra A til B.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forseres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å få langs bilvegene er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilvegene.



Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	En ambisjonen i Gåstrategien er å ha kvartalsstruktur som ikke er mer enn 70 ganger 70 meter. I deler av byen er dette vanskelig å oppnå. Der tilbudet for gående er dårlig forsøker en å bedre dette enten ved å oppgradere eksisterende dårlige trasser eller bygge nye.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs bilvegene.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Ved å bedre tilbudet til gående vil flere la bilen stå å heller benytte gode gangeforbindelser. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot fordi gangtraseer gjøres mer innbydende eller det bygges helt nye forbindelser. Oppgradering med tydelig skilting, bedre belysning, håndlister og repoer for å ta pause.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Gange er en klimanøytral transportform.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Høy andel av reiser som gange reduserer bilkøene.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Gange som transportform gir ingen forurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Gange som transportform gir ikke trafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Gåstrategien til Bergen kommune, Kommuneplanens samfunnsdel- og arealdel er grunnlaget for denne satsingen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Disse gangetiltakene gjennomføres i hovedsak for å bedre forholdene for gående. I tillegg ser en på om det er mulig å tilrettelegge for sykkel i alle prosjektene. Det kan for eksempel være å etablere skinner i trapper for at en kan trille med seg sykkel.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	34600
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	6600	35800	42400	0	42400
Tidligere løyving	7100	32200	39300	0	39300
2024	1700	6500	8200	0	8200
2025	2400	11800	14200	0	14200
2026	1000	10700	11700	0	11700
2027	1500	10700	12200	0	12200



Restbehov etter 2027		3500	3500	0	60000
----------------------	--	------	------	---	-------

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Det er gjort en kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	Fylkeskommunale midler
Finansieringskilde bygging	Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Prosjektene gjennomføres av Bymiljøetaten sin Gjennomføringsavdeling. Der er det samlet ressurser som arbeider med tilgrensende prosjekter slik som trafikkikkerhetstiltak, sykkeltiltak med mer.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Forprosjekt pågår, Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan
Planstatus utdyping	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I endel tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav.
Status grunnerverv	Arbeid pågår, Avklart
Status grunnerverv utdyping	Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnerverv. En del tiltak er på kommunal grunn.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår, Detaljprosjektering ferdig, Byggeplan pågår, Byggesak godkjent
Forberedende arbeider utdyping	Tiltakene hentes fra Handlingsplan gange i Bergen kommune. Når en ikke klarer å erverve grunn eller av andre årsaker må regulere tiltaket nytte kostnads vurderes tiltaket og det er relativt få tiltak som blir regulert.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Tiltakene hentes fra handlingsplan for gange. Det gjennomføres anslagsvis 3 til 8 tiltak pr år innenfor denne potten. Tiltakene varierer i omfang fra relativt enkle tiltak som går på oppgradering av eksisterende traseer til erverv og bygging av nye forbindelser. I gjennomsnitt brukes det ca 2 år på gjennomføring av enkelttiltak.



N/A Trafikksikkerhet

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Målsettingen i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder. Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, utforkjøringsulykker og møteulykker.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Trafikksikkerhetstiltak er ofte mindre enkelttiltak som kan utføres innenfor eksisterende veggrunn og som ikke trenger reguleringsplan. Mange av disse tiltakene støtter opp under nullvekstmålet.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikke mulig å beregne samfunnsøkonomisk nytte av så små tiltak. Likevel vil den samlede effekten av satsing på økt trafikksikkerhet ha stor betydning for samfunnet.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Se omtale over.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Se omtale over.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	25500
2025	25500
2026	25500
2027	25500
Restbehov etter 2027	51000

Kostnadsvurdering utdyping

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

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bybanen og trolleybusslinjene er dei mest kapasitetssterke kollektivtilboda vi har i Bergensområdet. Bybanen frakter nærare 90 000 passasjerer kvar dag. Kollektivsystemet er det viktigaste verktøyet for å nå nullvekstmålet. Det er viktig å hindre driftsstans slik at passasjerane kjenner seg trygg på at dei kjem seg dit dei skal. Bybanen og trolleybusslinjene har eigen infrastruktur som har særlege behov for større vedlikeholdstiltak for å fungere optimalt og hindre driftsstans.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikkje relevant.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

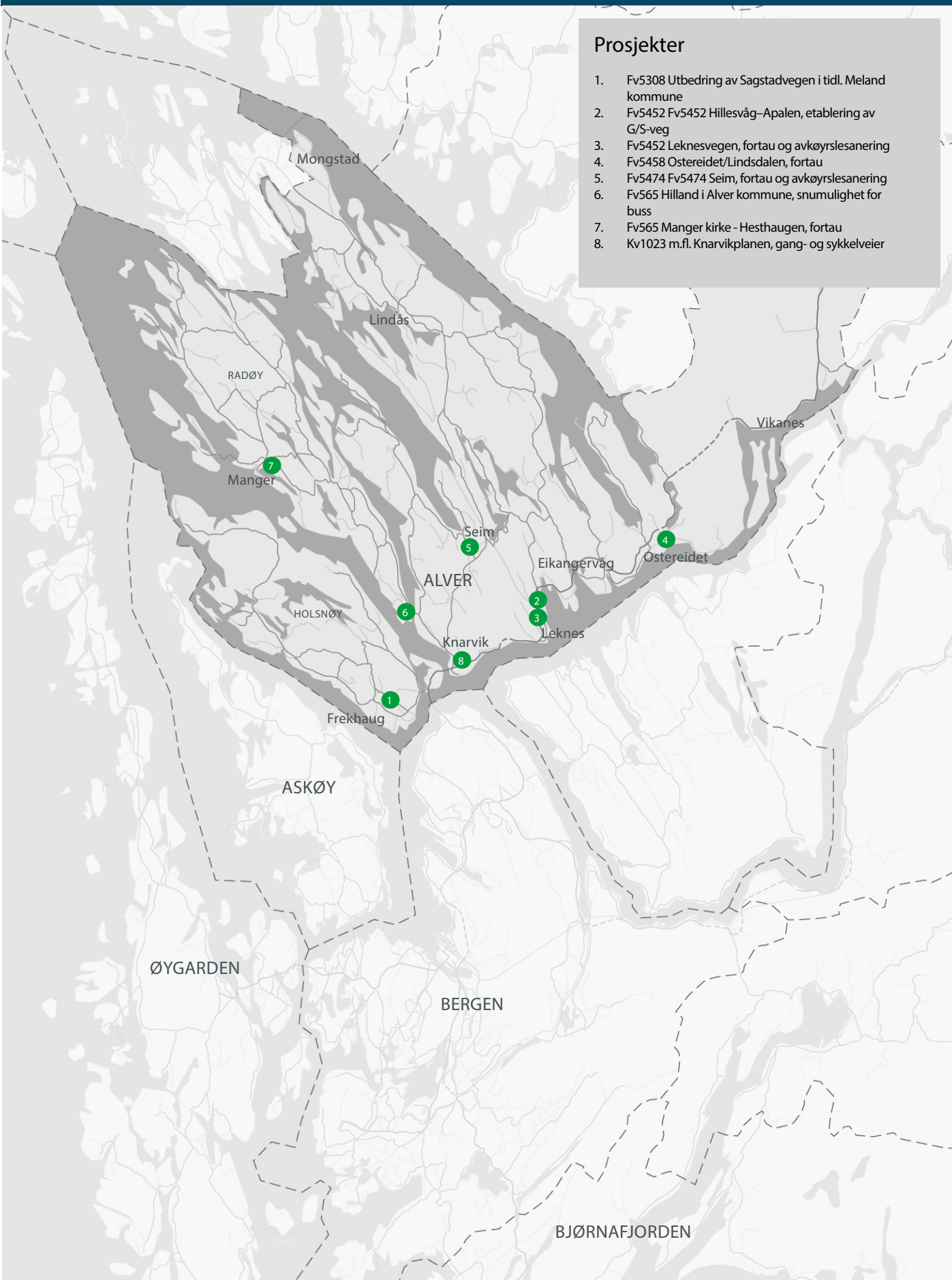
	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	17000
2025	17000
2026	17000
2027	17000
Restbehov etter 2027	34100

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelege midlar på pottane. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert inn samla for potten. På grunn av at infrastrukturen vert eldre og at vi får nye linjer, er det venta at behovet for vedlikehald av investeringskarakter på bybanen og trolleybuss kan stige i åra framover.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler





Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Alver kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Etablere ny trafikksikker infrastruktur med oppgradert vegkropp, ny gang- og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass på strekningen mellom rundkjøring ved Frekhaug senter med sin kollektivsentral og Sagstad skule, inkludert det store idrettsanlegget på Sagstad. Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige 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 trafiksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken. Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøretrafikk. Prosjektet bygger opp under Frekhaug som lokalsenter.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		39800	39800	9100	48900
Tidligere løyving		20200	20200	4300	24500
2024		11400	11400	2600	14000
2025		8200	8200	2200	10400
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		



Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag, Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	Ved forrige rullering ble det vist til at estimerte kostnader var usikre og at Vestland fylkeskommune ville gjennomføre detaljert byggherreoverslag før utlysning. Det er nå gjennomført et oppdatert byggherreoverslag basert på prosjekteringsgrunnlaget. Dette tilsier en estimert kostnad på 47 mill. -2022 kr. Annen finansiering er fylkeskommunen sin finansiering (utenfor Miljøløftet) av utgifter til mva. Utover det som vises i tabellen, finansierer private aktører inntil 3 mill. til prosjektering, og fylkeskommunen 5 mill. til grunnerverv, også dette utenfor fylkeskommunens bidrag i Miljøløftet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler
Prosjektet som del av helhet	Prosjektet grenser opp til Nordhordlandspakka sitt prosjekt med rundkjøring på Frekhaug, med arm inn på Fv. 5308 og er en forlenging av dette rundkjøringsprosjektet. Byggherreorganisasjonen for Nordhordlandspakken realiserer tiltaket i Sagstadvegen, men tiltakene er helt uavhengige finansielt og styringsmessig.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.
Status grunnerverv	Ikke avklart, Arbeid pågår, Eksproprieringssak pågår
Status grunnerverv utdyping	Prosjektet starter når det er gitt tiltredelse.
Forberedende arbeider	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeider utdyping	Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Prosjektering er ferdig 2022. Utlysning ligger som opsjon på Frekkhaugkrysset. Utlysning vinter 2023. Tiltaket har estimert byggestart høsten 2023 avhengig av løsning på grunnerv. Estimert ferdigstilling i 2024/2025.



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

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Alver kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

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



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.



<p>Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?</p>	<p>Dagens veistrek har svært lav standard og ligger mellom et utbyggingsområde og Leiknes barneskole med sitt idretts- og fritidssenter og ellers senter for aktiviteter i Leknes-bygda. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud, både til/fra skole og til/fra lokalt kollektivknotepunkt. Mange vil også kunne sykle her til og fra både nærbutikk og badeplass på Hjelmås.</p>
--	--

Nullvekst: Effektmål

<p>Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?</p>	<p>Ja</p>	<p>Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.</p>
<p>Bidrar prosjektet til å redusere kø?</p>	<p>Ja</p>	<p>Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.</p>
<p>Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?</p>	<p>Ja</p>	<p>Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.</p>
<p>Bidrar prosjektet til å redusere støy?</p>	<p>Ja</p>	<p>Tiltaket vil bidra til redusert støy fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.</p>

Samfunnsøkonomisk nytte

- Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene.
- Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden.
- Tiltaket blir derfor vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi, både på kort og lang sikt.
- Som omkjøringsveg ved tunellstenging og annet på E39 fungerer strekningen dårlig i dag. Gjennomføring av prosjektet vil forbedre dette betraktelig.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

- Tiltaket fjerner et missing link når det gjelder å lage en sammenhengende trygg og god skole vei nord for Leiknes skole.
- Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.
- Tiltaket inngår som rekkefølgekrav for videre utvikling av Apalen-området. • Tiltaket er prioritert i kommunen sin trafiksikringsplan som nr. 7 i prosjektgruppa 10-50 mill.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	18500
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	500	11400	11900	9100	21000



Tidligere løyving			0		
2024	500		500		500
2025		1200	1200		1200
2026		10200	10200		10200
2027			0	9100	9100
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat. Basert på en nøktern utførelse, særlig vedr. opprusting av kjørebandedelen. Kostnadsestimatet er usikkert og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde plan

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet er foreløpig siste del av G/S/veg mellom Leiknes skole og Apalen - området med boliger og kirke. Nest siste del av dette veistrekket er omsøkt i annet G/S-prosjekt i Miljøløftet og ligger ved Eknes Karosseri.

Ved selve Leiknes skole er det videre forutsatt oppgradering og trafiksikring av området for på- og avstigning langs fylkesvegen.

Samlet sett gir dette et kraftig forbedret skolevei som gir en et betydelig potensiale for mer gange og sykkel, særlig for fremtidige generasjoner



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Forprosjekt ferdig

Planstatus utdyping

Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2011. Forprosjekt er utredet på dette grunnlaget. For mellom annet å sikre det juridiske plangrunnlaget ved eventuelle behov for ekspropriering anbefales ny reguleringsprosess.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke foretatt, men forhåndskontakt med aktuelle grunneiere.

Forberedende arbeider



Forberedende arbeider utdyping

Prosjektet er gjennomgått av eksterne konsulenter flere ganger, inkl. skisseløsninger og kostnadsberegninger. Både fylkeskommune og Statens vegvesen har vært involvert, men prosjektet har foreløpig strandet grunnet økonomi.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.03.2024	01.06.2025	01.05.2025	01.10.2025	01.01.2026	01.05.2027	01.05.2027

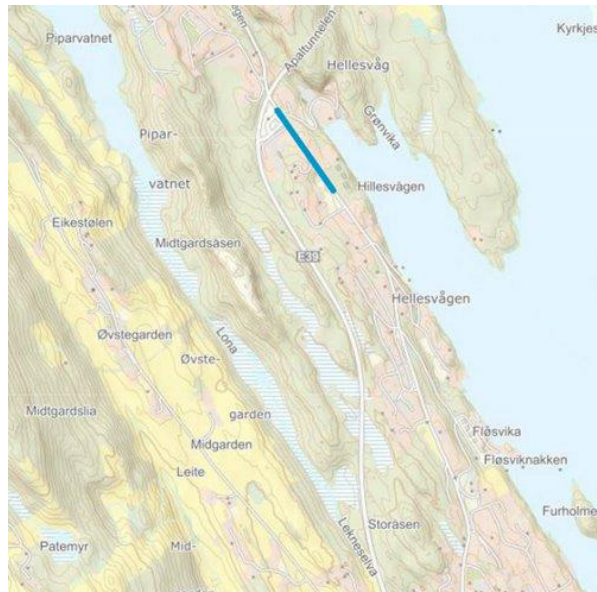
Utdyping

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



Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkjørslesanering

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Strekning på ca 200 m på Leknesvegen. Etablere ny og trafikksikker infrastruktur med fortau og avkjørslesanering mellom eksisterande fortau og fram til krysset til Hillesvåg, kollektivterminal og mot bustadområder mot Kleivdalsvegen og Apalen. Vil binde saman eksisterande fortau frå skulen og eksisterande kollektivknutepunkt, samt bustadområder nord for denne. Dette er i dag ein smal strekning der manglande fortau fører til at mange ungar ikkje får lov til å gå eller sykle. Kan koplast opp mot planlagt fortau vidare nordover på Fv5452, der det er eit rekkefølgekrav opp mot nytt bustadfelt. Reguleringsplan vedtatt 3/4-2018 - Hillesvågen bustadområde - id 1263-201409

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

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

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2018.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

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



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	10200
Tidligere løyving	
2024	6500
2025	1700
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

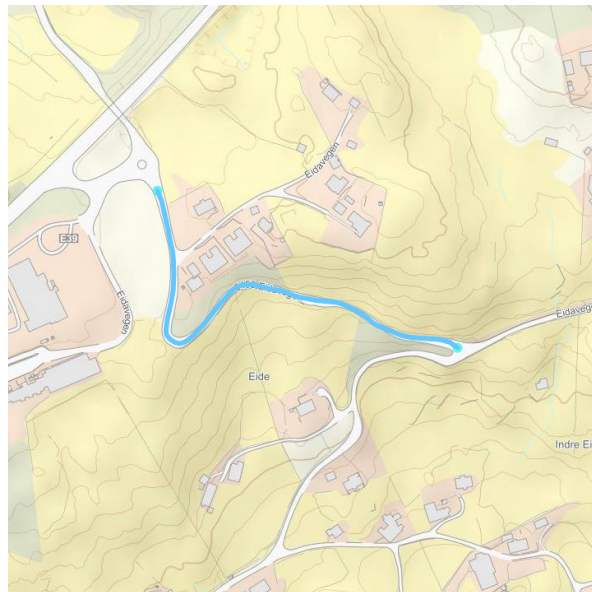
Estimerte kostnader er usikre. Det vil gjennomføres byggherreover-
slag på prosjekteringsgrunnlag. Differansen mellom totalkostnad
og beløp i 2024 og 2025, er utgifter til mva. og prosjektering, som
dekkes av fylkeskommunen utenfor Miljøløftet.

Finansieringskilder

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskom-
munale midler



Fv5458 Ostereidet/Lindsdalen, fortau



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Alver kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål:

Målet er å etablere eit trafikksikkert tilbod for mjuke trafikantar på strekningen for å auke andelen gåande og sykklende, og bedre tilhøva for kollektivreisande. Prosjektet fører til langt enklere og sikrere tilkomst for gange og sykkel mellom boligområder, skole, idrettsområde, kirke, - og bussterminal/senterområde.

Etablering av ca. 350-400 m fortau langs bratt fylkesveg mellom Ostereidet Senter og kommunal veg til Ostereidet skule. Strekningen har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og opplevast som utrygg å ferdast langs.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Se tekst over og under.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Strekninga har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og bygging av fortau vil gi betre framkomst. Vegen blir også utbetra noko, og vil gi ein liten forbetring for kollektiv.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir et helt nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, enten man skal til eller fra senterområdet, eller til og fra kollektivterminalen/buss.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Tiltaket reduserer trafikk og gir et nytt tilbud til myke trafikantar. Se ellers tekster over og under.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	-



Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	-
--	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Potensiale for noko reduksjon. Vegstrekket har lav standard og ligger i et sentrum-snært område med skole, idrettsanlegg, kirke og boligområder på den ene siden og senterområde med kollektivterminal på den andre. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det unødvendig transport her av både barn og voksne i privatbiler. Prosjektet vil kunne redusere dette vesentlig.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Noko reduksjon ved at fleire vel å gå og sykla internt i Ostereidet, og at det blir enklare å ta bussen, til dømes til Knarvik og Åsane/Bergen.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Same svar som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	-

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer. Tiltaket er prioritert som nummer 3 og 4 i kommunens trafikksikringsplan (prosj. 10 - 50 mill.), der nr. 1, Kvamsbrekka, er under utføring og nr. 2, Kleivane/Seim, er uregulert. Tiltaket er del av prioritert hovednett i kommunens sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for grunnlaget for mye av kollektivtrafikken lokalt. Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøretrafikk. Prosjektet bygger opp under Ostereidet som lokalsenter.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		16600	16600	4200	20800
Tidligere løyving			0		
2024		4200	4200	1100	5300
2025		10800	10800	2700	13500
2026		1600	1600	400	2000
2027			0		



Restbehov etter 2027			0		
----------------------	--	--	---	--	--

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Oppgitt kostnader er grove estimat som ikke er vurdert inngående av fylkeskommunen og er usikre/trolig lave. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan, og/eller byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert. Det vil vurderes kostnadsreducerende løsninger i forbindelse med prosjekteringen. Annen finansiering er utgifter til mva. som finansieres av fylkeskommunen utenfor Miljøløftet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Dette vil vurderes.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Reguleringsplan vedtatt i 2021.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke vurdert.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering ikke startet.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Tentativt: Oppstart prosjektering ved tilslutning til handlingsprogram. prosjektering 2024 bygging 2025/2026.



Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Alver kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Strekning på ca 700 m frå Seim skule til og med kryss til kommunal veg 1109 Fureberget. Etablere ny trafikksikker infrastruktur med fortau, busshaldeplassar og sanering av avkøyrslar.

Sikre samanhengande og trafiktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda. Særleg til/frå skulen, men også for å binde saman dei ulike bustadområde på Seim. Gje auka tryggleik for mjuke trafikantar, men også for øvrige trafikantar ved at det blir færre og betre regulerte avkøyrslar. Dette gjeld særleg ved butikken som ligg om lag midt på strekninga.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Dagens vegstrekning har lav standard mellom skuleområde og kollektivterminal/bustadområder. På grunn av den lave standarden for gående og syklende er det stor transport av born i privatbilar til og frå skule. Ved å få samanhengande fortau gjennom bygda vil det bli meir attraktivt å gå eller sykle til/frå skule, men også mellom dei ulike bustadområde på Seim. Dette er i dag ein smal strekning der manglande fortau fører til at mange ungar ikkje får lov til å gå eller sykle. Også eldre kvir seg til å gå langs denne vegen. Ved å bygge dette tiltaket vil det kun mangle nokre få hundre meter med gangveg for å ha samanhengande lokalveg og gang-sykelveg helt til Knarvik.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Se tekst over.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Ved at flere vil gå og sykle så vil også biltrafikken gå ned. Det er nokre bustader som ligg tett opp til fylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og luftforurensing.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2011.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil legge til rette for eit attraktivt og meir trafiksikkert tilbod til gåande, syklende og kollektivreisande.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		29200	29200	14600	43800
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0	8500	8500
2027		20100	20100	4200	24300



Restbehov etter 2027		9100	9100	1900	11000
----------------------	--	------	------	------	-------

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre anslag når oppdatert reguleringsplan foreligger. Annen finansiering er utgifter til prosjektering og mva., og finansieres av fylkeskommunen utenfor Miljøløftet.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Kan ikkje koplast saman med andre prosjekt.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Det er behov for oppdatering av reguleringsplan. Dette avklares nærmere i dialog mellom Vestland fylkeskommune v/ INV og Alver kommune

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ved forrige rullering ble det beskrevet at tiltaket ville avhenge av minnelig avtale. I løpet av 2022 er det avdekket at grunnervervet ikke kan la seg løse uten oppdatert reguleringsplan. Grunnerverv er ikkje starta opp. Reguleringsplanen er eldre enn 10 år og det foreligger ikke ekspropriasjonsrett.

Forberedende arbeider

Forberedende arbeider utdyping

Behov for oppdatert plan. Prosjektering kan starte opp når dette foreligger og det er gitt tilslutning i handlingsprogrammet til statlig finansiering av tiltaket inkl. grunnerverv.



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Prosjektering kan starte opp når dette foreligger og det er gitt tilslutning i handlingsprogrammet til statlig finansiering av tiltaket inkl. grunnerv. Ved vedtak på reguleringsplan på et tidspunkt som muliggjør oppstart av prosjektering før 2026 vil fylkeskommunen vurdere forsering.



Fv565 Hilland i Alver kommune, rundkjøring/snumulighet for buss

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Etablere en rundkjøring i kryss Fv565 x Hillandsvegen for å kunne tilby dette boligområdet et langt bedre busstilbud i form av forlenging av stamlinjen Knarvik-Alversund til over Alversundbrua. Prosjektet vil også medføre betydelig økt trafikksikkerhet i form av fartsreduksjonen i et uoversiktlig trafikkområde.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Etablering av snumulighet for buss på nordsiden av Alversundbrua vil klart styrke kollektivtilbudet i dette området. Dette gjelder særlig utenom tidspunktene for gjennomgående skoleruter.

Nullvekst: Effektmål

Trafikken på Fv565 over Alversundbrua har vært betydelig økende de seinere år og vil øke ytterligere når ny vei over deler av Radøy snart står ferdig. Å styrke kollektivtilbudet på det tett befolka Hillandsområdet er et mottiltak her for å redusere klimagassutslipp, lokal kø, luftforurensning og støy fra personbiltrafikken.

Samfunnsøkonomisk nytte

I årene fremover vil trafikken øke her pga. ny vei over deler av Radøy, samt ny Alversundbro. Erstatning av dagens kryssløsning med rundkjøring vil medføre en tryggere trafikkavvikling med færre skader enn det som da ellers kan forventes.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Sitat fra Skyss sin Trafikkplan Nordhordland: Utvikling i utbyggingsmønster og folketalsvekst i området rundt Alverstraumen reiser behov for infrastrukturtiltak som gjør det mulig å utvide tilbudet her. Dersom regionstamlinja skal forlengast og dekke bustadområda nord for Alversundbrua, må det leggest til rette for snuplass for bussane på strek-



ninga Hilland/Remme.

Rundkjøring her ble regulert inn allerede i 1998 i samarbeid mellom Lindås kommune og Statens vegvesen. Det er uklart om ny reguleringsplan er nødvendig for etablering av rundkjøringen.

Rundkjøringen eller annen godkjent kryssløsning ligger som rekkefølgekrav for videre utbygginger i området.

Prosjektet ligger helt i i ytterkant av prosjekt Fv565 Hilland - Radøy grense i Nordhordlandspakken.

Dette prosjektet er satt på vent, ref. RTP, Handlingsprogrammet av juni 2022

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet forventes å gi en betydelig forbedring av trafikksikkerheten der Fv565 går over en heller uoversiktlig bakke-topp med etablert kryss og avkjørsel.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	10600
Tidligere løyving	
2024	
2025	5300
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Foreløpig estimat fra kommunen basert på en nøktern utførelse. Kostnadsestimat er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert. Prosjektet ligger som rekkefølgekrav for videre boligutbygging av Hillandsområdet og det tas sikte på privat medfinansiering av rundkjøring, inkl. mulig reguleringsprosess i 2024 (differansen mellom totalkostnad og finansiering i 2025).

Finansieringskilder

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv



Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Prosjektet omfatter etablering av ca 120 meter fortau som i dag mangler langs Fv565 i Manger sentrum, ved innkjørselen mot Rema 1000. Prosjektet vil fjerne en missing link i fortausystemet på Manger og vil inngå en framtidig utbygging av ny kollektivterminal på Manger.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Prosjektet gjør det enklere for gående og syklende å ferdes på Manger og gir en etterlengtet sammenheng i transportsystemet for mange trafikanter. Kryssing fram og tilbake over fylkesvegen blir unngått med prosjektet og vil også medføre enklere tilkomst til og fra busstopp. Regionen er betydelig bilbasert og det aktuelle fortauet ligger langs det som er regulert til fremtidig kollektivterminal for Manger.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet medfører en tryggere ferdsel for gående og syklende, noe som medfører at færre velger å benytte personbil til lokaltransport i Manger sentrum. At prosjektet ligger langs innkjørselen til en stor og mye benyttet matbutikk medfører at effekten her er relativt stor. Prosjektet ligger også i skoleveitraseen mellom Manger sentrum og Nøttveit.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet er lite i Miljøløftsammenheng, men et viktig signal om en ønsket og prioritert autonom utvikling også av sentra i Alver som ikke ligger i søndre del av kommunen. Manger er et knutepunkt for kollektivtransport i denne delen av kommunen og det er behov for å få ned den omfattende bruken av personbil gjennom å tilby trafikksikker og enkel ferdsel for mange trafikanter.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Strekningen inngår i viktig hovedåre for sykkel i den nylig vedtatte sykkelstrategien for Alver kommune. Prosjektet ligger i reguleringsplan fra 2008, men på grunn av svært begrenset anleggssomfang forutsettes gjennomføring mulig uten ny plan.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet er en viktig del langs den fremtidige utbyggingen av kollektivterminal for Mangerområdet. Når denne står ferdig vil dette gi et stort løft for knutepunktsutviklingen i denne delen av kommunen. Trafikksikkerheten i sentrumsområdet vil da bli bedre og grunnlaget for effektiv innfartsparkering blir styrket.

Utbyggingen av kollektivterminalen er en del av Nordhordlandspakken, men er for tiden satt på vent på ubestemt tid.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	2100
Tidligere løyving	0
2024	2100
2025	0
2026	0
2027	0
Restbehov etter 2027	0

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat. Kostnadsestimat er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysing dersom tiltaket blir prioritert.

Finansieringskilder

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv



Kv1023, Kv1056 Knarvikplanen, gang- og sykkelveier

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	Alver kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Alver kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Alver kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Alver kommune



• Kvassnesvegen med sykkelfelt, kanstopp, beplantningssoner fortau og aktive fasadar.

Prosjektomtale og formål:

Omfatter kommunale andeler av den omfattende opparbeiding av arealer for gående og syklende i Knarvik sentrum og i området opp mot Nordhordlandshallen og Knarvik kirke, basert på Knarvikplanen.

Denne områdeplanen er grunnlaget for transformasjonen av regionsenteret Knarvik, der gående og syklende skal være i sentrum av en miljøprioritert by.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Prioritering av gående internt i Knarvik og til/fra kollektivknutepunkt/Knarvik terminal sentralt på E39 og til snøggåten til/fra Bergen. Prioritering av syklende, både på fortau og på egne sykkelfelt langs veisystemet.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Knarvik er i dag betydelig bilbasert, med mye parkering og smale og til dels dårlige fortau. Gående og syklende blir nå prioritert i den aktuelle utbyggingen her av Knarvikbyen. En vesentlig del av totalprosjektet er den såkalte Leikeløypa, en miljøprioritert trase tvers gjennom den mest sentrale delen og der all ferdsel er på de gåendes premisser. Ellers inngår deler av området mellom Knarvik senter og Nordhordlandshallen og Knarvik kirke, et område som har hatt dårlig framkommelighet og til dels trafikkarfarlige forhold for gående og syklende. Dette området er mye benyttet av mange trafikanter, særlig på kveldstid.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Knarvikbyen blir lagt opp til et sammenhengende fremtidig nettverk av fortau og sykkelfelt. I Knarvikplanen er det et potensiale på ca 1600 leiligheter i sentrumsdelen av Knarvikområdet, noe som betinger tung satsing på gående, syklende og lett tilgang til gode kollektivløsninger. Inntil gjennomgående almenning blir bygget må det etableres tilliggende muligheter for trygg ferdsel gjennom området mellom nedre sentrale deler ved Helsehuset og opp til hall og kirke.



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Myke trafikanter blir vesentlig mer skilt fra biltrafikken og det blir satt av langt mer areal til myke trafikanter enn i dag.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Arbeidsplasser og boliger blir langt mer komprimert gjennom effektiv arealutnyttelse, korte avstander til butikker og service, helseinstitusjoner og kollektivtransport.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Prosjektet vil bidra til en økning i trygghet for myke trafikanter. Det er forventet at mange eldre vil komme til å flytte til Knarvik de nærmeste årene og det er en intensjon at utbyggingens form skal føre til at disse, - og andre Knarviktilflyttere skal ha redusert behov for egen bil, og føle seg vel og trygg som myke trafikanter.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Den omfattende tilretteleggingen for myke trafikanter vil medføre redusert bilbruk med tilhørende klimagassutslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Den omfattende tilretteleggingen for myke trafikanter vil medføre redusert bilbruk med tilhørende køproblemer.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Den omfattende tilretteleggingen for myke trafikanter vil medføre redusert bilbruk med tilhørende redusert luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Den omfattende tilretteleggingen for myke trafikanter vil medføre redusert bilbruk med tilhørende redusert støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Knarvikplanen har en høy arealutnyttelse med tilhørende lave lokale transportkostnader. Trafiksikkerheten vil være høy med redusert fare for personskader.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Enkeltprosjektene her inngår i Knarvikplanen, med noe uttak for dispensasjoner/tilpasninger ved Nordhordlandshallen. Dette siste skyldes ombygginger for det store overvannsanlegget som går gjennom Knarvik, men der en samtidig tilpasser ytterpunkter i Knarvikplanen til trafiksikrere løsninger for gående/syklende til Nordhordlandshallen og Knarvik kirke

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Det vil bli utført omfattende VA- og kabelanlegg samtidig med etableringen av de omsøkte gang- og og sykkelanleggene.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	18500
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		19600	19600		19600
Tidligere løyving			0		



2024		10600	10600		10600
2025		9000	9000		9000
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Isolerte kommunale kostnader for opparbeiding av arealer for sykkel og gange.
Ikke inkludert VA- eller kabelanlegg.
Grensegang mot arealer for kjørearealer og tilliggende private utbyggingsarealer.
Omfattende juridisk forankring i ulike utbyggingsavtaler for ulike firmaer for kvartalsvis utbygging av det sentrale Knarvik.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv

Prosjektet som del av helhet

Gjennomføres hovedsakelig samtidig og sammen med opparbeiding av VA-anlegg, kabelanlegg, vegbygging og kvartalsvis utbygging med private bolig- og forretningsarealer i det sentrale Knarvik.
Ved Nordhordlandshallen/kirken vil fortau og veianlegg ellers bli ferdigstilt ved eller like etter avsluttende ferdigstilling av det store hovedprosjektet i Knarvik med den ovale rundkjøringen på E39.
For at det omfattende nye nettverket av G/S- tiltak langs E39 skal fungere tilfredsstillende i ytterkanter er det behov anleggene som omsøkes her.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Inngår i områdeplan for Knarvik, Knarvikplanen fra 2015, der det aktuelle utbyggingsområdet er fritatt for utarbeiding av egne reguleringsplaner. Deler av utbyggingen ved hall og kirke er basert på dispensasjoner og utføres på kommunal grunn.

Status grunnerverv

Arbeid pågår



Status grunnerverv utdyping	Store deler av arealene er i kommunal eie og utbyggingsavtaler nærmer seg klare for signeringer. Resterende nødvendig grunnerverv er i gang og det forventes aksept for forhåndstiltredelse ved eventuelle juridiske prosesser. Dette ble gjennomført ved nylig utførte prosjekter i østre deler av Knarvikplanen.
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Det er utført omfattende grunnundersøkelser, inkl fjellkontroll og forurensningsanalyser. Prosjekteringen, inkl diverse forprosjekter, utføres av store og anerkjente konsulentfirmaer. Det samme gjelder for tilstøtende eiendommer som er i prosjekteringsfase.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.08.2022	01.10.2025	31.12.2025

Utdyping

Gjennomføring i det sentrale Knarvik er helt avhengig av privat initiativ til utbygging av de aktuelle private tilliggende tomtene. Framdrift og fordeling av økonomi er basert på pågående utbyggingsavtale-forhandlinger, noe som har pågått i flere år.

Gjennomføring av anleggene opp mot hall/kirke har pågått med forberedende anlegg, i all hovedsak VA-prosjekter, det siste halvåret og vil fortsette i 2023 og beregnet endelig ferdigstilling mot 2024. Første del av arbeidene er i regi av VA, tilskudd fra Miljøloftet (kulvertanlegget) og forskutteringer fra kommunen.



N/A Samlepott belønningmidler Alver 2024

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordøst
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarlig:	Alver kommune

Prosjektomtale og formål

Dette er en samlepott med mange mindre prosesser og prosjekter:

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken. Dagens tilbud til gående og syklende nordover på Fv565 fra Knarvik/Alversund og mot Radøy har en bråstopp på Hilland. Hovedveisystemet videre er svært dårlig og trafikkfarlig for myke trafikkanter og tiltak er blitt arbeidet med på plansiden i mange år, uten at noe er blitt bygget. Området er sterkt bilbasert og situasjonen for myke trafikkanter vil forverres når ny vei over store deler av Radøy åpnes for trafikk om få år. Hensikten med prosjektet er å få på plass et prosjektopplegg med kostnadsestimat og reguleringsgrunnlag, samt få vurdert kritiske punkter på traséen.
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken. Dagens tilbud til gående og syklende nordover fra Sandskaret mot Holme langs Fv564 er svært dårlig og trafikkfarlig. Det er etablert betydelig bebyggelse i Holmeområdet som i praksis er fraskåret fra å benytte dette vegstrekket til sykling. Hensikten med prosjektet er å få på plass et prosjektopplegg med kostnadsestimat og reguleringsgrunnlag, samt få vurdert kritiske punkter på traséen.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Denne kommunevegen er mye benyttet på dagtid som skoleveg og på ettermiddag og kveld som tilkomstveg til det store idrettsområdet på Fossemyra. Vegen er uten tilbud til myke trafikkanter som fortau og veglys og fremstår som trafikkfarlig. Hensikten med prosjektet er å få på plass et prosjektopplegg med kostnadsestimat og reguleringsgrunnlag, samt få vurdert kritiske punkter på traséen. Estimert, samlet for de tre utredningene overfor her: 1 mill.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Mulig etablering av miljøbase (BLOXX) på Frekhaug v/BUA, evt. andre steder, utredning av etablering og drift. Estimert : 100'.
- Innfartsparkeringer. Plan/forprosjekt og utredninger i samband med arealdelen av kommuneplanen. Estimert: 500'.
- Mobilitet. Nye mobilitetsløsninger i spredt bebyggelse, - subsidiere oppstart/drift. Samarbeid med Skyss i arbeidet med regional mobilitetsstrategi. Ringbuss Alversundområdet – Frekhaugområdet (matebuss båt), støtte drift av prøveprosjekt. Samla estimert: 1 mill.
- Sykkelpakke. Trygg sykkelparkering, primært for elsykler, fysisk etablering flere steder i kommunen. Sykkel, motivasjonstiltak for innbyggerne. Sykkelservice, gratis/subsidert for innbyggerne. Innkjøp av elsykler på enkelte kommunale arbeidsplasser, prøveprosjekt. Samla estimert for sykkelpakke: 1 mill.
- Bildeleordninger. Oppretting av ulike bildeleordninger, utredning, internkostnad. Estimert: 50'.
- Sekkepost for trafikksikring. Sikring/trygging av mjuke trafikkanter. Vegrekkverk. Veglys, særlig ved bussholdeplasser og G/S vegger. Samla estimert sekkepost: 500'.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Mange prosjekter i Miljøloftet har en lei tendens til å ikke komme i gang med nødvendige prosesser ettersom man er usikker på hvordan de skal gripes an. Disse tre utredningene vil gjennomgå forutsetningene og grunnlaget for eventuell oppstart. Ferdig utbygd vil prosjektene endelig gjøre det mulig å ferdes her for gående og syklende på disse strekkene som ligger utenfor stamrutene for kollektivtrafikk.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Lokalmiljøtiltak med sykkelreparasjoner og lokalt oppmøtested for ungdom som ikke deltar på andre mer organiserte aktiviteter. Øker lokal aktivitet og reduserer behovet for personbiltransport.
- Innfartsparkeringer, plan/forprosjekt og utredninger. Nødvendig grunnlagsarbeid for å komme videre innen dette miljøloftområdet, ref. felles strategi for innfartsparkering. Øke kollektivtransportandel.
- Mobilitet. Nye mobilitetsløsninger og ringbuss i Alver. Enklere å ferdes uten bruk av personbil. Innovasjonsarbeid.
- Sykkelpakke. Motivasjonsprosesser og tiltak for mer bruk av sykkel. Særlig sterk satsing på elsykler, gjerne som erstatning for personbil på korte og mellomlange strekninger.
- Bildeleordninger. Ny forskning viser at en bildele-bil kan erstatte opptil 10-15 privatbiler i tettbygd strøk. Unødig kjøring blir redusert ved at terskelen for å bruke delingsbiler er større enn for en lett tilgjengelig egen bil og at den reelle transportkostnaden blir synliggjort der og da.
- Sekkepost for trafikk sikring. Kontinuerlig arbeid for å fjerne hindringene for mer gåing og sykling.

Nullvekst: Effektmål

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Reduserer behovet for å benytte bil. Evt. bil nr 2 i familien kan gjerne avhendes. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Reduserer behovet for å benytte bil. Evt. bil nr. 2 i familien kan gjerne avhendes. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Innfartsparkeringer, plan/forprosjekt og utredninger. Reduserer behovet for å benytte bil. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Mobilitet. Nye mobilitetsløsninger og ringbuss i Alver. Reduserer behovet for å benytte bil. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Sykkelpakke. Reduserer behovet for å benytte bil. Evt. bil nr 2 i familien kan gjerne avhendes. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Bildeleordninger. Øker terskelen for å bruke privatbil, særlig på de mer unødige turene. Evt. bil nr. 2 i familien kan gjerne avhendes. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.
- Sekkepost for trafikk sikring. Reduserer behovet for å benytte bil. Bedre trafikkavvikling, redusere støy, klimagassutslipp og luftforurensning.

Samfunnsøkonomisk nytte

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Reduserer transportkostnader. Gir langt tryggere ferdsel med langt mindre fare for ulykker. Høyere trivsel og bedre tilrettelegging for et mer sosialt liv.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Høyere trivsel og bedre tilrettelegging for et mer sosialt liv, særlig for ungdom. Lærer seg å vedlikeholde sykler og kan redusere/utsette behovet til overgang til egen privatbil.
- Innfartsparkeringer, plan/forprosjekt og utredninger. Reduserer transportkostnader. Reduserer behovet for utbygging/utvidelse av veikapasitet.
- Mobilitet. Reduserer transportkostnader. Reduserer behovet for utbygging/utvidelse av veikapasitet.
- Sykkelpakke. En sunnere befolkning.
- Bildeleordninger. Høyere terskel for å benytte bil fører til mindre bilkjøring, og på sikt mindre behov for utvidelse av veikapasitet.



- Sekkepost for trafikksikring. Tryggere å ferdes for myke trafikkanter i trafikken, - med færre ulykker.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan. Er omtalt og prioritert i trafikksikringsplaner i kommunen Lindås, Radøy og Meland. Fv565 og Fv564 inngår i Nordhordlandspakken, men er sett på vent på ubestemt tid grunna manglende finansiering.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan.
- Innfartsparkeringer, plan/forprosjekt og utredninger. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan. Forutsetninger inngår i Miljøløftets strategi for innfartsparkering.
- Mobilitet. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan. I hht omtaler i Trafikkplan for Nordhordland.
- Sykkelpakke. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan, samt i sykkelstrategien for Alver.
- Bildeleordninger. Treffer mål i nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan.
- Sekkepost for trafikksikring. Treffer mål i trafikksikringsplan og nylig vedtatt samfunnsdel av kommuneplan.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

- Fv565 Hilland til Austmarka G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken
- Fv564 Sandskaret (Mjåtveit) - Holme, G/S-veg, utredning, evt. i samarbeid med Nh.pakken.
- Kv1163 Fosseskarvegen G/S-veg øvre Fosse - Sagstad skule, utredning. Prosjektet skal avklar behov for fellesføringer med VA, samt kabler for el. og dat.
- Utredning miljøbase type BLOXX. Prosjektet skal avklare nødvendige reguleringsmessige forutsetninger.
- Innfartsparkeringer, plan/forprosjekt og utredninger. Prosjektet skal avklare nødvendige reguleringsmessige forutsetninger.
- Mobilitet. Passer inn i kommunen og Skyss sine innovasjonsområder.
- Sykkelpakke. Passer inn i vedtatt sykkelstrategi for Alver.
- Bildeleordninger. Passer inn i bestilling fra politisk side.
- Sekkepost for trafikksikring. I henhold til intensjon trafikksikringsplan og i samfunnsdelen av kommuneplanen for Alver.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?



Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	0
2024	4100
2025	
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat for samlet intern og ekstern kostnad.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



Prosjekter

1. Fv5254 Kleppevegen ved Myrane
2. Fv5264 Nordre Hauglandsveg
3. Kv1156 Skarholmvegen

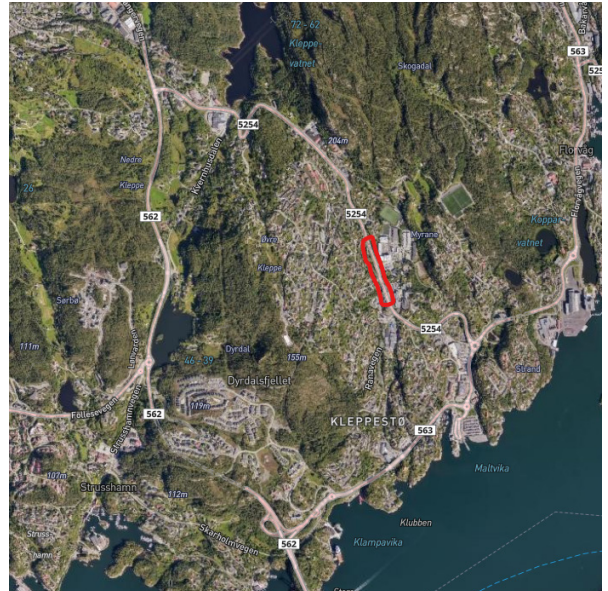




Fv5254 Kleppevegen ved Myrane



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Askøy kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Askøy kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune, Askøy kommune



Prosjektomtale og formål:

Etablere ny trafikksikker infrastruktur til Kleppestø barneskole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørslar, etablere en ny felles avkjørsel (rundkjøring) til området, etablere gang og sykkelveg/fortau, ny bussholdeplass og "kiss and ride" for ungdomsskolen/videregående/idrettshall.

Utløsende faktorer for prosjektet er ny videregående skole og idrettshall. Det vil bli etablert et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen som kan bidra til å øke andelen av denne 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikkikkert 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 trafikkikker holdeplass til skoleskys. Områdeplanen for Myrane viser en ordnet veg- og parkeringsstruktur, der største delen av området skal være bilfritt og tilrettelagt for gående og syklende. Da området er sentralt og nært kollektivknutepunkt, legges det til rette for høy utnyttelse i byggeområdene. Området består av idrettsanlegg (Askøyhallen, utvides i 2024 og fotballbaner), skoler (barneskole 600 elever, ungdomsskole 630 elever, voksenopplæring 200 elever og videregående skole 500 elever). Fylkeskommunen skal bygge ny videregående skole i området, der elevtallet skal økes fra ca. 500 til ca. 1000. Kommunen bygger i samarbeid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytning til ungdomsskolen. I tillegg er her helsetjenester, med bl.a. sykehjem, legevakt og helsestasjon – totalt ca. 200 ansatte. Planen har redusert antall overflateparkeringsplasser fra ca. 300 til 200, og en legger opp til at en i større grad skal reise kollektivt, sykle eller gå til området.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til bedre trafikkikkerhet?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	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.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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, helseilbud 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/syssel. 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 sykkelvegnettet på Askøy.

Prosjektets forhold til øvrige 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.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		127500	127500	98200	225700
Tidligere løyving		31900	31900	72700	104600
2024		39600	39600	10500	50100
2025		42600	42600	11400	54000
2026		13400	13400	3600	17000
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan



Kostnadsvurdering utdyping

Grovt overslag fra konsulent, basert på reguleringsplan, angir tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. -2018- kr. Dette tilsvarer ca.125 mill. -2022-kr. Disse tallene hadde ikke tatt tilstrekkelig høyde for byggherrekostnader, mva., løpemeterpris eller materialkostnader. Det ble ved forrige rullering av handlingsprogrammet vurdert og beskrevet å være usikkerhet i kostnadsvurderinger fra anslaget. Høsten 2021 er det derfor gjennomført forenklet byggherrekalkyle vurdert til 190 mill. -2021-kr. (som er 225,7 forventede 2024-kr.)

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». Prosjektering dekkes av disse midlene. Resterende finansiering av tiltaket søkes finansiert gjennom Miljøløftet.

Fylkeskommunen finansierer mva. knyttet til statlig tilskudd til den delen av prosjektet som ligger på fylkesveg. Kommunen finansierer mva. knyttet til statlig tilskudd til den delen av prosjektet som ligger på kommunal veg.

Fylkeskommunen og kommunen inngår bilateralt en formell finansieringsavtale som fastsetter premissene for eksternt tilskudd i forbindelse med utlysning. Annen finansiering 2024-2026 er finansiering av utgifter til mva. Finansiering av utgifter til prosjektering, samt fylkeskommunalt og kommunalt tilskudd til prosjektet er, på grunn av oppsettet på prosjektarket, lagt inn som tidligere løyving. Fordelingen i dette prosjektarket har lagt som premiss at all annen finansiering brukes før statlige midler tom 2023.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

VA-prosjekt i samme område.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.

Status grunnerverv

Arbeid pågår, Eksproprieringssak pågår

Status grunnerverv utdyping

-

Forberedende arbeider

Detaljprosjektering ferdig



Forberedende arbeider utdyping -



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Prosjektering startet opp i 2021 og er ferdig i 2022. Venta utlysning årsskiftet 2022/2023. Byggestart 2023 ved tiltredelse. Det estimeres opp til to års byggetid på veganlegget.



Fv5264 Nordre Hauglandsveg



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Askøy kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål:

Etablere gang- og sykkelveg på Nordre Hauglandsveg, ca. 400 m fra Kjerrgardskrysset. Strekningen ligger innenfor sykkelsonen (2 km) til Fromreide og er en del av lokalnett for sykkel. Strekningen mangler løsning for gående og syklende, er definert som farlig skoleveg og har helårs skoleskys.

Trafikksikkerhet er dermed et viktig tiltaksområde. Det ligger busstopp nær strekningen som vil få bedre gangtilkomst ved gjennomført tiltak. Tiltaket vil kobles på eksisterende gang- og sykkelveg på Nordre Hauglandsveg og planlagt gang- og sykkelveg langs Kjerrgardsvegen (Askøypakke-prosjekt).



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper ved at det etableres en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen. I dag benytter gående og syklende kjørebaneløsningen. Reisetiden vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebaneløsningen.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre fremkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler fortau på strekningen i dag. Gående og syklende benytter i dag kjørebaneløsningen. Vegen er smal og det er dårlig fremkommelighet for mange trafikanter med dagens løsning. Gående til/fra busstopp vil også få bedre fremkommelighet med ny løsning.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket bidrar til at Nordre Hauglandsveg får et sammenhengende gang- og sykkeltilbud. Langs Fv563 Kjerrgardsvegen ligger det inne to prosjekter i Askøypakken hvor det planlegges for ny gang- og sykkelveg. Dette vil bidra til et helhetlig gang- og sykkelnett innenfor sykkelsonen til Fromreide lokalsenter.



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Tiltaket bidrar til bedre trafiksikkerhet for gående og syklende da det mangler gang- og sykkeløsning på strekningen i dag. Strekningen er definert som farlig skoleveg og tiltaket vil bidra til tryggere ferdsel for myke trafikanter som går og sykler langs vegen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Nei	
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Ved å etablere gang- og sykkelveg på strekningen vil flere kunne gå og sykle til Træet skole og foreldrekjøring vil reduseres. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helse- og miljøgevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra personbiltrafikk ved at en etablerer et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i Nordre Hauglandsveg. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge alternative transportmidler til bilen på de korte reisene.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Tiltaket vil bidra til redusert luftforurensning fra personbiltrafikk ved at en etablerer et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i Nordre Hauglandsveg. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge alternative transportmidler til bilen på de korte reisene.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Nordre Hauglandsveg har 1400 i ÅDT (biltransport). Vegen ligger innenfor sykkelsonen (2 km) til Fromreide, som er definert som lokalsenter nord på øyen. Innenfor denne sykkelsonen bor det 1257 personer som potensielt vil ha nytte av tiltaket.

Det er gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 1150 personer hvorav 230 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 1546 personer hvorav 290 er barn i skolealder.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens samfunnsdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi 2022-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster og at flere skal reise kollektivt, gå eller sykle.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
--	------	---------	-----	--------------------	------------------------



Totalkostnad		31400	31400		31400
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0		
2027		31400	31400		31400
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen for prosjektet er basert på generelle erfarings-tall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Tallene er sortert etter lav, middels og høy pris i og utenfor byområdet. På grunn av terreng- og grunnforhold på Askøy, og erfaringer med andre prosjekter i kommunen, er det grunn til å tro at løpemeterkostnadene vil ligge i øvre sjiktet.

Erfaringstallene som er tatt i bruk for gjeldende prosjekt er løpeme-terpris høy utenfor by, som tilsvarer 77 000 kr. Strekingen på Nor-dre Hauglands veg er 400 meter og gir dermed 30,8 mill. 2022- kr i antatt kostnad. Det understrekes at tallene som er lagt inn er grove anslag og erfaringstall som ikke har tatt høyde for dagens prisvekst i byggekostnader for veg. En mer nøyaktig vurdering av kostnader i prosjektet vil foreligge når prosjektet er vurdert av byggherre og prosjektert.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv

Prosjektet som del av helhet

VA har planlagt arbeid på deler av strekingen fra kryss med Fv5264.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Strekingen er regulert, plan 273, stadfestet 08.12.2016.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Avklares senere i prosjektfasen.

Forberedende arbeider



Forberedende arbeider utdyping

Reguleringsplan er vedtatt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				06.01.2025	31.12.2025	04.01.2027	31.12.2027	31.12.2027

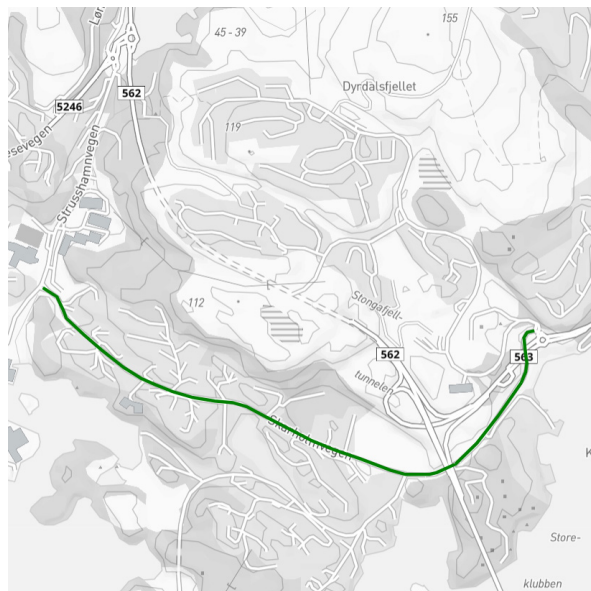
Utdyping

Reguleringsplan er vedtatt.



Kv1156 Skarholmvegen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Askøy kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Askøy kommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Askøy kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Askøy kommune



Prosjektomtale og formål:

Etablere sammenhengende gang- og sykkelveg i Skarholmvegen, ca. 1,5 km. Skarholmvegen er en del av vedtatt hovednett for sykkel mellom Kleppestø og Ravnanger, men mangler gang- og sykkeløsning på deler av strekningen, ca. 700 m. Strekningen har et stort potensiale for å øke andelen gående og syklende mellom to folkerike områder, Strusshamn og Kleppestø. Tiltaket vil også være positivt for innbyggernes tilgjengelighet til kollektivknutepunktet på Kleppestø.

I Byutredning for Bergen trinn to er Kleppestø trukket frem som det området på Askøy som har størst potensiale for å nå nullvekstmålet. Tiltaket er dermed et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. I henhold til Askøy kommune sin sykkelstrategi 2022-2030 er det anbefalt adskilt løsning for gående og syklende. Valg av løsningen vil ta utgangspunkt i strategiens anbefaling og avklares i reguleringsplanarbeidet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper ved at det etableres en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen. Der det mangler fortau i dag benytter gående og syklende kjørebaneløsning. Reisetiden for gående og syklende vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebaneløsningen.
Bidrar prosjektet til bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre fremkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler tilrettelegging på deler av strekningen i dag. Det er stedvis smalt og dårlig fremkommelighet for gående/syklende. Bussen vil også få bedre fremkommelighet ved at det etableres adskilt løsning for myke trafikanter.



Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnettverk mellom Strusshamn og Kleppestø. Vegen er en del av hovednettet for sykkel og henger dermed sammen med prosjektet i Kvernhusdalen. Tiltaket vil bidra til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelnettverk fra Strusshamn til kollektivstopp på Storeklubben og kollektivknutepunktet på Kleppestø.
Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Vegen er i dag envegskjørt med skilting. Det er tilbud for myke trafikanter på deler av strekningen, men ca. 700 m er uten noe tilbud for myke trafikanter. Gående og syklende benytter vegbanen på strekningen uten fortau. Trafiksikkerhet er dermed en viktig del av prosjektet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Ved å etablere en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen øker dette muligheten for forfetting mellom to sentrale knutepunkt på søre Askøy. Det er kort avstand mellom Strusshamn og Kleppestø, og tiltaket vil kunne bidra til at flere benytter alternative transportmidler til bilen på de korte reisene.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Utbygging av gang- og sykkelveg i Skarholmvegen er et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. Tiltaket vil bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafiksikkert å gå/sykle til Kleppestø, noe som kan bidra til å redusere trafikken inn mot regionsenteret og kollektivterminalen på Kleppestø i rushtiden.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Tiltaket vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra personbiltrafikk ved at en etablerer et sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom Ravnanger og Kleppestø. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge alternative transportmidler til bilen, spesielt på korte reiser.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Tiltaket vil ha potensiale for å redusere personbiltrafikk og dermed kunne bidra til å redusere kø til/fra Askøybroen og Bergen i rushtiden.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere luftforurensing fra personbiltrafikk ved at en etablerer et sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom Ravnanger og Kleppestø. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge alternative transportmidler til bilen, spesielt på korte reiser.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere støy fra personbiltrafikk ved at en etablerer et sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom Ravnanger og Kleppestø. Dette vil gjøre det mer attraktivt å velge alternative transportmidler til bilen, spesielt på korte reiser.

Samfunnsøkonomisk nytte

Skarholmvegen har 1161 i ÅDT (biltransport). Vegen er innenfor sykkelavstand (2 km) til regionsenteret Kleppestø og innenfor gangavstand (650 meter) til lokalsenteret Strusshamn. Det bor 8516 personer innenfor sykkelsonen til Strusshamn og 7428 personer innenfor sykkelsonen til Kleppestø. Potensialet er dermed stort for at flere kan benytte seg av et nytt gang- og sykkeltilbud på strekningen.

Det er gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 4143 personer hvorav 825 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 11 915 personer hvorav 2362 er barn i skolealder.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi 2022-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster og at flere skal reise kollektivt, gå eller sykle. Tiltaket vil også bidra til økt bruk av kollektivtilbudet på Kleppestø, som er en sentral målsetting i kommunens arbeid.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?

Nei

Styringsramme (beløp)



Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalt kostnad		154300	154300	1100	155400
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025			0		
2026			0		
2027		154300	154300	1100	155400
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen for prosjektet er basert på generelle erfaringstall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Tallene er sortert etter lav, middels og høy pris i og utenfor byområdet. På grunn av terreng- og grunnforhold på Askøy, og erfaringer med andre prosjekter i kommunen, er det grunn til å tro at løpemeterkostnadene vil ligge i øvre sjiktet. Erfaringstallene som er tatt i bruk for gjeldende prosjekt er løpemetertpris høy i byområdet, som tilsvarer 97 000 2022-kr. Skarholmvegen er på 1,5 km og gir dermed 155,4 mill. forventede 2024-kr. i antatt kostnad. Det understrekes at tallene som er lagt inn er grove anslag og erfaringstall som ikke har tatt høyde for dagens prisvekst i byggekostnader for veg. En mer nøyaktig vurdering av kostnader i prosjektet vil foreligge når prosjektet er vurdert av byggherre og prosjektert.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv

Prosjektet som del av helhet

Det kan bli aktuelt med VA-arbeid på strekningen.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Er reguleringsplan inverksatt?

Nei



Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus	Forprosjekt pågår
Planstatus utdyping	Forventet planoppstart i 2023.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Prosjektet er i oppstartsfasen og grunnerverv vil avklares på et senere tidspunkt.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektet er i oppstartsfasen og arbeidet med reguleringsplan vil starte opp i 2023.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		02.01.2023	23.12.2025	05.01.2026	31.12.2026	04.01.2027	31.12.2027	31.12.2027

Utdyping

Planarbeid har oppstart i 2023. Det er forventet at planen blir vedtatt i 2025 og at en kan detaljprosjektere i 2026. Oppstart av byggeperioden er estimert til 2027.



N/A Oppfølging av sykkelstrategi

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet, Innfartsparkering, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarlig:	Askøy kommune



Prosjektomtale og formål

Askøy kommune har utarbeidet en sykkelstrategi med en handlingsdel. Formålet med sykkelstrategien er å få flere til å sykle på Askøy. Det er satt opp flere mindre tiltak i handlingsdelen som skal bidra til å oppnå dette og Askøy kommune har behov for belønningmidler for å gjennomføre tiltakene.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tiltakene i sykkelstrategien skal bidra til effektiv arealbruk og økt konkurransekraft for sykling ved å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel. Foreslåtte tiltak er blant annet etablering av el-sykkelordning, trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeide kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkeltellere og holdningsskapende arbeid.

Nullvekst: Effektmål

Ved å gjennomføre tiltak som får flere til å sykle støtter man opp under nullvekstmålet og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra biltrafikk.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltakene i sykkelstrategien består av både fysiske og holdningsskapende tiltak som varierer i kostnad og ressursbruk. Tiltakene vil samlet sett ha nytte for en stor andel av befolkningen på Askøy.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Tiltakene i sykkelstrategien støtter oppunder overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel. Tiltakene støtter også oppunder Askøy kommune sin målsetting om 10% sykkelandel i 2030, forankret i kommunens egen sykkelstrategi 2022-2030.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Tiltakene vil støtte oppunder satsingsområdene kollektiv og gange gjennom blant annet tilrettelegging for sykling til kollektivknutepunkt. Sykkeltilrettelegging bidrar også til bedre folkehelse og økt trafikksikkerhet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	900
2024	200
2025	200
2026	200
2027	200
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Det er usikkerhet rundt kostnadene og en del av tiltakene skal utredes nærmere. Det er satt av 650 000 til trygg sykkelparkering i 2023.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Planleggingsmidler Askøy kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Miljøvennleg teknologi og innovasjon, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarlig:	Askøy kommune



Prosjektomtale og formål

Askøy kommune har behov for planleggingsmidler for å utvikle og følge opp egne prosjekter i Miljøløftet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme prosjekter som støtter opp under nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet. Utvikling av prosjektene vil bidra til effektiv arealbruk og økt konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange.

Nullvekst: Effektmål

Realisering av prosjektene vil bidra til økt sykling og gange, og dermed bidra til redusert personbiltrafikk, klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Potten vil bidra til opparbeiding av kompetanse og realisering av prosjekter som er varierte og som vil ha nytte for store deler av Askøy sin befolkning.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Potten støtter opp under overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme nye prosjekter som støtter opp under nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette inkluderer alle fag-/satsingsområdene i Miljøløftet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

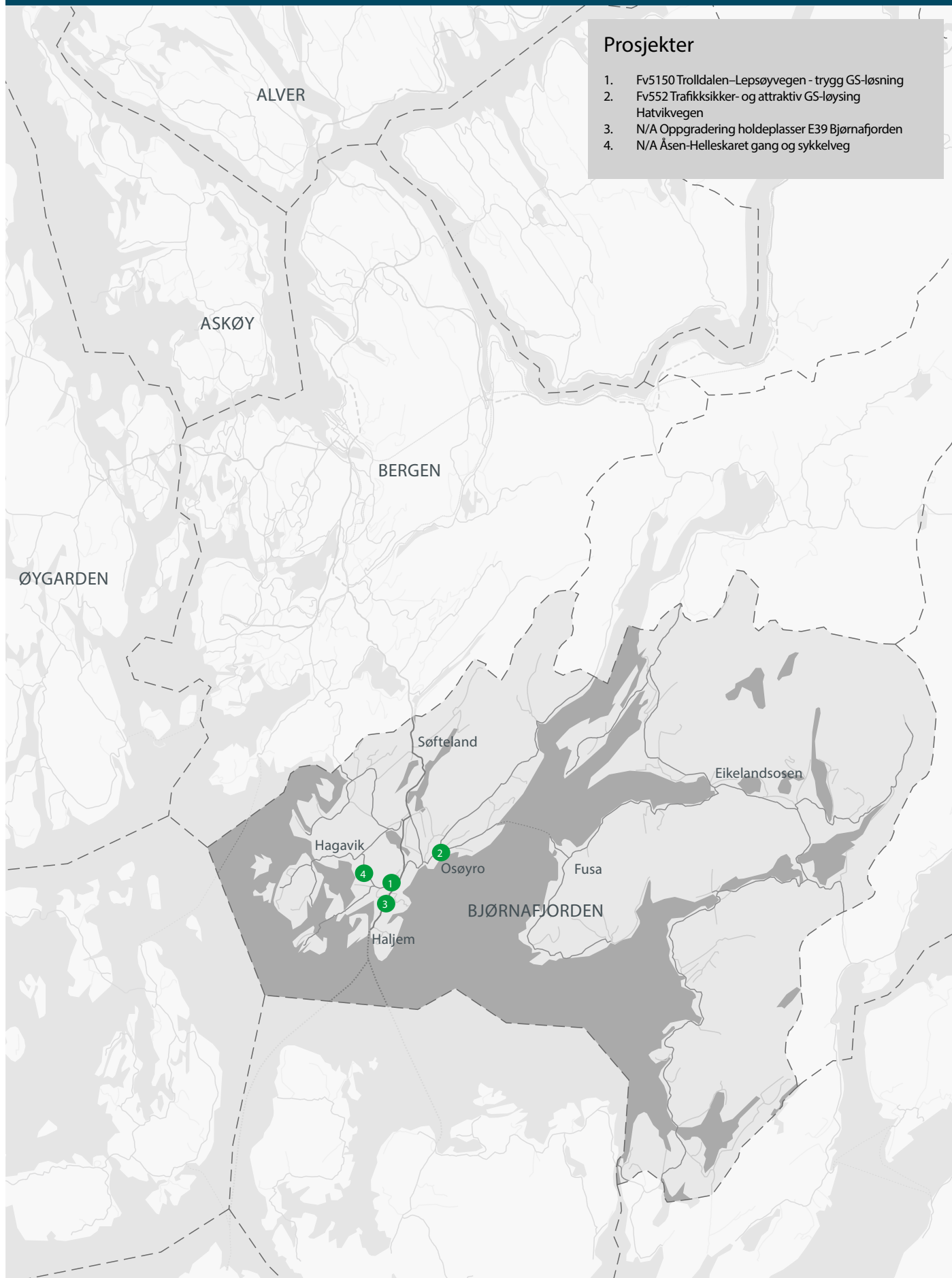
	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	2600
2024	2600
2025	2600
2026	2600
2027	2600
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen baserer seg på et overslag basert på 2022-kroner. Det er noe usikkerhet rundt tallene.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



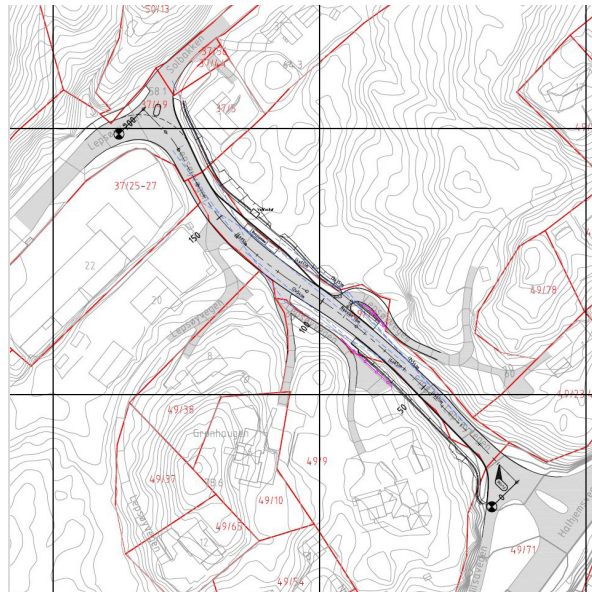
Prosjekter

1. Fv5150 Trollaldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning
2. Fv552 Trafikksikker- og attraktiv GS-løsning Hatvikvegen
3. N/A Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden
4. N/A Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg



Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og formål

Bygging av fortau 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. Dialog er oppretta mellom kommunen og VLFK.

Formålet med prosjektet. Etablere ei trygg løysing for mjuke trafikantar etter differensiert standard jf. regionalt prosjekt, Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur, Vestland fylkeskommune, Multiconsult rapport nov. 2020 og slik redusere utslepp av klimagassar frå personbilar samt redusere risikoen for alvorlege ulykker. Strekninga er definert som farleg skuleveg og det kan søkast om skuleskys.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Opparbeidinga av eit trygt GS-tilbod i Trolldalen vil redusere behovet for skuleskys med privatbil og flytte persontransport over på sykkel og gange

Nullvekst: Effektmål

Redusert mengde korte bilturar samt redusert mengde oppstuing av privatbilane som må tilbake til Lepsøykrysset for å kome ut på E39 vil gje noko kutt i utslepp av klimagassar. Redusert lokal luftforureining og støy, samt redusert trafikkfare i Lepsøykrysset er òg viktige målpunkt for tiltaket. Prosjektet kombinerar måla i klima- og miljøarbeidet og dei som er lagt til grunn for trafikktryggleikarbeidet. Vidare vil ein ved å løyse utfordringane ved ein usikra Trolldalen kunne oppnå betre resultat av kommunen si samordna arealforvaltning, jf. fortetta utbygging på Lekven

Samfunnsøkonomisk nytte

Det ligg ikkje føre nokre trafikktejing på denne strekninga. Avdeling for oppvekst i Bjørnafjorden kommune meiner at barn vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids/idrettsarena når strekninga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskys.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet kombinerar måla i klima- og miljøarbeidet og dei som er lagt til grunn for trafikktryggleikarbeidet. Vidare vil ein ved å løyse utfordringane ved ein usikra Trolldalen kunne oppnå betre resultat av kommunen si samordna arealforvaltning, jf. fortetta utbygging på Lekven.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Det vert etablert busshaldeplass i samband med etablering av fortau.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	8200
Tidligere løyving	1000
2024	
2025	7200
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

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 følgeleg utdatert. Nytt byggherreoverslag frå 2022 er satt til 7,5 mill. (8,2 forventa 2024-kr.) Bjørnafjorden kommune søkte om kr 3 mill. i 2023 frå Post 30 midlar, men fekk ikkje løyving i statsbudsjett. Det er ikkje vurdert løyvd fylkeskommunale midlar til tiltaket, den økonomiske risikoen i prosjektet ligg på Bjørnafjorden kommune. Vi søker no om 7,2 mill. over Post 30 midlar og nyttar 1 mill. frå belønningsmidlar til planlegging.

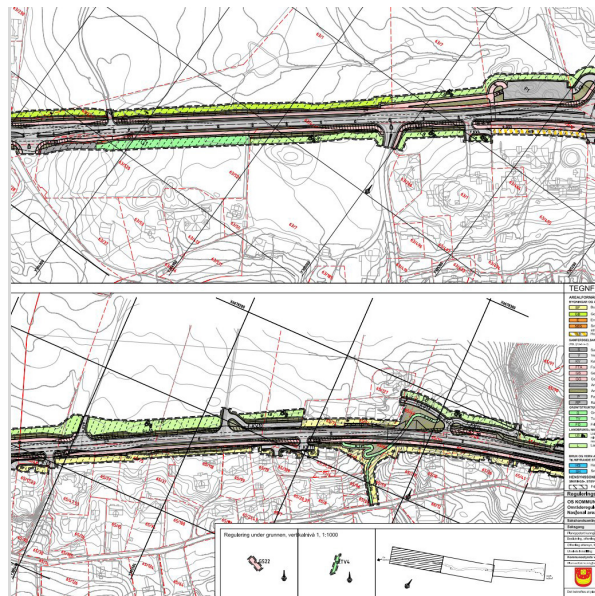
Finansieringskilder

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv



Fv552 Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bjørnafjorden kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål:

Prosjektet gjeld etablering av trafikksikker- og attraktiv gang- og sykkelløysing langs Hatvikvegen. For å få areal til gang- og sykkelløysing i samsvar med reguleringsplan, må eksisterande veg skyvast mot nord.

Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Sentralt i dette tryggleiksarbeidet står utbygging av funksjonelle og sikre GS-løysingar.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Bebuarane langs Hatvikvegen (Solstrand og Bø og Midtbø) har i dag inga fortau eller GS-veg mellom heim og skule/barnehage eller heim og jobb på Osøyro. Det er ikkje muleg å gå eller sykle til nærast busstopp utan å bevege seg i køyrefeltet for bilane på Hatvikvegen. Etablering av ei trygg GS-løysing vil redusere dagens kortdistansetransport med personbil og leggje til rette for at framtidige bebuarar i det massive utbyggingsprosjektet på Bjånes øg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Se tekst over. Det finnes i dag ingen tilbud på strekningen.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Kortdistansekøyninga med personbil på Hatvikvegen er omfattande og det vil vere betydelege utslippskutt av klimagassar som følgje av det vert bygd eit trafikksikkert tilbod for mjuke trafikantar langs vegen. Den reduserte personbiltrafikken vil gjere sitt til at ulempene med trafikkstøy vert monaleg betra.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Hatvikvegen har ein trafikkmengde på 2500 ÅDT, og ei fartsgrense på 50 km/t. Strekinga har per i dag spreidd til middels tett busetnad og, og i forhold til dagens situasjon er prosjektet vurdert til å ha middels til låg nytte sett opp mot kostnadane. Men eit sentralt formål med prosjektet er at trafikksikker GS-løysing er nødvendig for å kunne starte utbygging på Bjåneshalvøya, som er regulert med eit potensiale for 1000-1500 nye buei-ningar. Elevar vil få denne strekinga som skuleveg og elles vert dette vegen til sentrum. I høve til framtidig situasjon vil prosjektet få høgare nytte.

Prosjektets forhold til øvrige 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 Skys 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 trafikksikker Hatvikveg er etterlengta som tiltak for å understøtte lokale og regionale mål for trafikktryggleik, kollektivtransport og attraktive senter/bumiljø.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Nei

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		110200	110200	58100	168300
Tidligere løyving		51200	51200	10700	61900



2024		35000	35000	7400	42400
2025		19700	19700	22700	42400
2026		4300	4300	17300	21600
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektark for hp 2022-2025 omtalte usikkerhet i kostnadene. Anslag ble derfor foretatt på byggeplan i forbindelse med forrige rullering av handlingsprogrammet. Kostnadene (P50) utgjorde 139 mill. kr. -2021 kr. inkl. mva og byggherrekostnader. Fylkeskommunen løyver mva i prosjektet. Prosjekteringskostnader mm. dekkes av tilskudd fra andre. Samla tilskudd var ved forrige rullering vurdert til 28,7 mill. kr. Av dette utgjør 23,7 mill. nettotilskudd fra private, (prisjustert etter KPI 4 kv.2021) og 5 mill. fra kommunen. Tilskuddet tas ut etter behov og fremdrift i prosjektet. Fylkeskommunen og kommunen inngår bilateralt en formell finansieringsavtale som fastsetter premissene for eksternt tilskudd før utlysning av tiltaket. Det legges opp til kun statlig finansiering i 2024. Tilskudd fra eksterne benyttes i tillegg fra 2025 og for det året må det tas en vurdering av fordelingen på finansieringskildene ved neste rullering. (Tidligere løyving inneholder statlig løyving for 2023 + mva). (I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro. Kostnader i forbindelse med dette finansieres av fylkeskommunen).

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde plan

Finansieringskilde bygging

Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv, Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet

Utbetring av Hatvikvegen er eit viktig grep for å kople tidlegare Fusa og Os kommunar saman med ei trafikksikker vegløyving. Dette vil og kome utbygginga på Bjånes til gode, som er eit privat initiativ som er forplikta til å yte økonomisk bidrag til gjennomføringa av tiltaket. I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Er reguleringsplan inverksatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Ikke relevant.



Status grunnerverv	Eksproprieringssak pågår, Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv pågår, sendt ekspropriasjonsvarsel til noen av partene (Totalt 40 parter) Grunnerverv går til ekspropriasjon.... om klage på ekspropriasjon går det sak til klagenemd i fylkeskommunen, VD tar endelig avgjørelse om tiltredelse (est innen våren 2023) Estimert oppstart senest våren 2023.
Forberedende arbeider	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeider utdyping	Prosjektering ferdig nov 2022. Bøtre bro som realiseres i tilknytning til prosjektet skal godkjennes i VD. Søknad sendt okt 2022.



Gjennomføringsplan

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

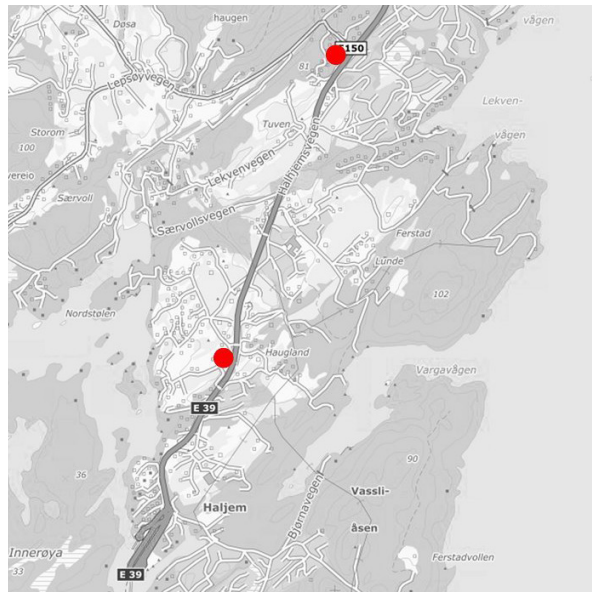
Utdyping

Prosjektering ferdig nov. 2022, Ventet utlysning våren 2023 og oppstart sommeren 2023. Estimert ferdigstilling 2025, sluttoppgjør i 2026.



N/A Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og formål

Oppgradering av bussholdeplasser E39 i Bjørnafjorden. Det legges opp til utbedring av holdeplassene Trollaldalen og Haugland i retning sør, der behovet for opprustning er størst. Haugland oppleves som direkte trafikkfarlig i dag grunnet vesentlige mangler. Tiltaket kan inkludere etablering av lehus og opprustning av gangadkomst (f.eks asfaltering/oppsetting av rekkverk) ved øvrige holdeplasser der det er mulig innenfor prosjektets rammer. Tiltaket har som formål å bidra til nullvekstmålet for privatbiltrafikk ved å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt gjennom å tilby trygge og mer tilgjengelige holdeplasser. Åpning av ny E39 med bompengeneinnkreving har gitt potensiale for betydelig økt etterspørsel etter kollektivreiser. Dette øker viktigheten av at holdeplassene utformes tryggere både for kollektivtrafikanter og rutebusser. Holdeplassene vil fortsatt ligge på riksveggrunn slik at det ikke blir behov for grunnerv. Det legges til grunn at det ikke er behov for reguleringsplan.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tiltaket bygger opp om nullvekstmålet ved å gjøre kollektiv mer attraktivt ved gjøre det enklere og tryggere å bruke holdeplassene. Kollektivreisende får bedre tilgjengelig holdeplass. Utbedring/utvidelse av holdeplassareal og etablering kantstein gir tryggere opphold og av- og påstigning. Bedret utforming av inn- og utkjøring gjør det enklere og tryggere for buss å betjene holdeplass. Oppsetting av lehus gjør holdeplassen mer synlig for alle trafikantgrupper og gjøre det er lettere å orientere seg, og samtidig bidra til økt aktsomhet til kollektivtrafikk for andre trafikanter.

Nullvekst: Effektmål

Tilrettelegging for et mer attraktivt kollektivtilbud bidrar til å gjøre kollektiv mer konkurransedyktig i forhold til bil og vil bidra til redusert støy, luftforurensing, CO₂-utslipp og kø.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er rettet mot beboere og besøkende i området som betjenes av de aktuelle holdeplassene og som reiser kollektivt som får en enklere og tryggere kollektivreise. Gir også samfunnsøkonomisk nytte som følge av redusert støy, CO₂-utslipp og kø.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Samsvarer med målene i NTP og Miljøloftet, Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker, og bidrar også til å gjøre reisekjeden universelt utformet slik NTP gir føring om. Forslag til KDPA for Bjørnafjorden vest legger opp til noe fortetting innen gangavstand fra holdeplassene og vil underbygge potensiale for kollektivreisende.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Holdeplass Trolldalen kan ses i sammenheng med foreslått tiltak i Lepsøyvegen der bl.a. trygt gangtilbud kan bidra til ytterligere passasjergrunnlag for busslinje med høyere frekvens langs E39.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	2000
Tidligere løyving	
2024	1000
2025	1000
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping Grovt estimat, bygger tiltakene som er mulig innenfor rammen

Finansieringskilder Stat post 30 Programområdemidler riksveg



N/A Strategi for grønn mobilitet Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Bjørnafjorden kommune

Prosjektomtale og formål

Prosjektet er oppfølging av strategi for grønn mobilitet for Bjørnafjorden kommune, som skal til politisk behand. Prosjektet er eit overordna prosjekt som skal ivareta utvikling av gang- og sykkelveggar i Bjørnafjorden kommune.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tilrettelegger for økt andel gåande. Samtidig vil opparbeiding eller oppgradering av en del traseer gjøre det enklere og raskere å gå til kollektivholdeplasser. Opparbeidinga av eit trygt gangtilbod til setrale målpunkt vil redusere behovet for dei korte turane med privatbil mellom heim og skule, barnehage, butikk og kollektivtilbod og øke andelen som går lenger som del av reisa.

Nullvekst: Effektmål

Redusere biltrafikk, luftforurensing og støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gange er øverst i transportpyramiden.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Strategi for grøn mobilitet er forankra i kommunen sitt overordna planverk (m.a. planstrategi, kommunedelplan for klima, energi og miljø, trafikksikringsplan og samfunnsplan).



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Dei konkrete tiltaka i for gåande inngår i tiltaksbanken som er vedlegg til strategi for grøn mobilitet vurdert i høve øvrige satsingsområde for Miljøloftet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	0
2024	1000
2025	1000
2026	1000
2027	1000
Restbehov etter 2027	2000

Kostnadsvurdering utdyping

Strategi for grøn mobilitet inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Prosjektet er ei porteføljesatsing som gir kommunen føreseielegheit knytt til mindre tiltak for å betre tilhøva for gåande i kommunen. Inn i dette overordna prosjektarket legg kommunen til delte midlar for 2021 på følgjande delprosjekt:

- Berekraftig og attraktivt Osøyro (kr 100 000,-)
- Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB (kr 225 000,-)
- Fv552 Detaljprosjektering av utkriging av Osøyro bru (kr 75 000,-)
- Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro (kr 150 000,-)
- GS-løysingar på Osøyro – del av knutepunkts/sentrumsutvikling (kr 100 000,-)

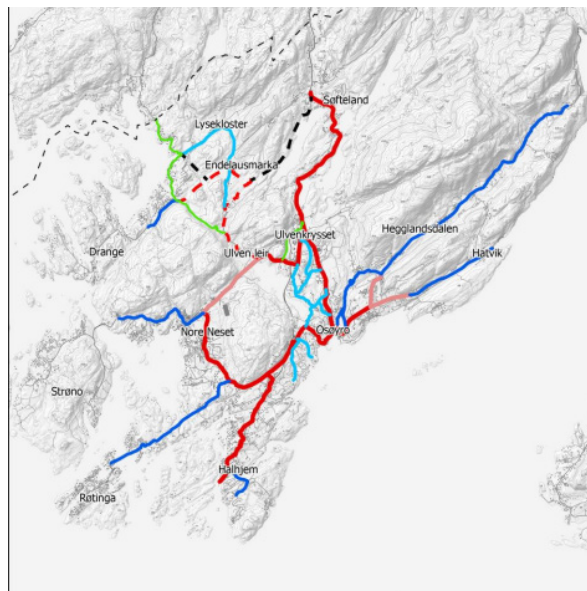
Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Sykkelstrategi Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling, Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og formål

Prosjektet er oppfølging av sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune, som skal til politisk behandling. Prosjektet er eit overordna prosjekt som skal ivareta utvikling av gang- og sykkelvegar i Bjørnafjorden kommune. Allereie innmeldte delstrekningar ligg som delprosjekt under sykkelstrategien. Visjonen for sykkelstrategien for Bjørnafjorden kommune er: Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden kommune. Det overordna målet for sykkelstrategien er: Fleire skal velje sykkel for kortare reiser.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tilrettelegger for økt sykkelandel. Samtidig vil opparbeiding eller oppgradering av en del traseer gjøre det enklere og raskere å sykle til kollektivholdeplasser. Opparbeidinga av eit trygt sykkeltilbod til setrale målpunkt vil redusere behovet for dei korte turane med privatbil mellom heim og skule, barnehage, butikk og kollektivtilbod og flytte persontransport over på sykkel.

Nullvekst: Effektmål

Redusere biltrafikk, luftforurensing og støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Sykkel er høyt oppe i transportpyramiden.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Sykkelsatsing er forankra i kommunen sitt overordna planverk (m.a. planstrategi, kommunedelplan for klima, energi og miljø, trafikksikringsplan og samfunnsplan. Måla i Miljøloftet og sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Dei konkrete tiltaka i sykkelsatsinga (og tiltaksbanken som er vedlegg til sykkelstrategien) vert vurdert i høve øvrige satsingsområde for Miljøloftet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	200
2024	1000
2025	1000
2026	1000
2027	1000
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Sykkelsatsinga inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Prosjektet "Sykkelstrategi" er ei porteføljesatsing som gir kommunen føreseielegheit knytt til mindre tiltak for å betre tilhøva for sykkel i kommunen. Inn i dette overordna prosjektarket legg kommunen tildelte midlar for 2021 og 2022 på følgjande delprosjekt: E39 Søfteland sentrum - forstudie: GS-løysingar (150 000), Fv5|58 GS-bru over Pøylo (75000+225000), GS-løysing Lidarosgarden- Lyseparken.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Bydel:	Bjørnafjorden kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål:

Det er dag ikkje gang og sykkelforbindelse frå Lysefjorden til Endelausemarka. Dette prosjektet vil gi ei sykkelforbindelse mellom senter i Lysefjorden og Endelausemarka. Lysefjorden er det nest største vekstområde i kommunen og nye bustadsområder ligg langs denne vegen. Det er ikkje alternativ gang og sykkelløysinger i dette området, fylkesvegane har ikkje tilbod til mjuke trafikantar og vil framleis være open for trafikk når Åsen- Helleskaret åpnar.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Kortere veg for gåande og syklende til viktig knutepunkt for kollektivtransport inn mot Bergen sentrum og Osøyro. Området har xx busette i dag.Omfanget er ikkje vurdert pr.no.
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Det er i dag ikkje gang og sykkel løysing mellom Lysefjorden til Endelausemarka. Hovedstamline for buss.Omfanget er ikkje vurdert pr.no.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det vil bli ein heilhet i g/s systemet i Lysefjorden. I dag manglar tilbodet mellom skule og fram til post nord/ avkjørsle til Lyseklostervegen. Deretter er det tilbod fram til Endelausemarka.
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Ja. det er ikke tilbod for syklende og gåande langs strekket. Det er heller ikkje alternativ langs eksisterande veg, Lyseklostervegen. Vi kan ikke legge til rette for innfrtsarkering for sykkel før eit trygt tilbod er på plass. i dag står det omlag 80 bilar på innfrtsparkeringa for bil. Tilbodet vil kunne legge t rette for at fleire vil velje sykkel på strekket som er ca 2 km.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Mogleg å gå eller sykle til kollektivknutepunkt. Til informasjon vil sykkelvegen følge framtid trase for kollektiv. Sykketilbod.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Sykelvegen knyt saman eksisterande og framtidig busetning i Lysefjorden og næringsareal langs E39 samt regional stamline mellom Osøyro og Bergen. Til informasjon vil sykkelvegen følge framtid trase for kollektiv. tilbodet vil gjere det trykt og effektivt å nytte sykkel mellom bustad og arbeidsstad. Anten aleine, eller i kombinasjon med kollektivt.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Fleire vi ta kollektiv og velje sykkel/gange framfor bil til haldeplass for buss.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Færre bilister inn mot sentrum.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Ja	Sannsynlegvis . Sykkel framfor bil.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Ja, fleire vil kunne sykle gå til busstamlinen og velje vekk bil.

Samfunnsøkonomisk nytte

Folkehelseperspektiv. Stor arbeidsplass i Lysefjorden - Lyseparken post nord. Trygg skuleveg til skule og idrettsanlegg.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

- FN- bærekraftsmål
- Folkehelse
- Samfunnsdelen til kommunen
- SPR- BATP
- SPR- Klima og miljø
- Arealdel til kommunen
- Sykkelstrategi og strategi for grønn mobilitet
- Trafikksikringsplan
- Klima, miljø og energiplan

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I hovudplan for vatn og avløp er det lagt opp til framføring av vatn frå OSsVBA til Lysefjorden. Avløpet skal overføres til OHARA. Overføring av avløp er eit projekt som må gjennomførast da vi har krav til dette i utsleppsløve vårt.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme?	Ja
Styringsramme (beløp)	40000
Styringsramme (kroneverdi)	2022
Er tallene inkludert mva?	Nei
Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?	

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		42400	42400		42400
Tidligere løyving			0		
2024		21200	21200		21200



2025		10600	10600		10600
2026		10600	10600		10600
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport
Kostnadsvurdering utdyping	Byggherreoverslag, kalkyle inkludert 15% usikkerhet.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Åsen- Helleskaret ny fylkesveg inkludert gang og sykkelveg. Total-kostnad 160 mill eks mva. Gang og sykkelveg er berekna til omlag 40 mill eks mva. Sum inkludert vatn og avløp omlag 210 mill eks mva.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Ferdig regulert.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Minnelege avtalar med grunneigare er inngått.
Forberedende arbeider	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeider utdyping	Arbeidsteikningar og anbodsgrunnlag får veg, VA og g/s veg er ferdigstilt.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
							02.03.2026	29.06.2026

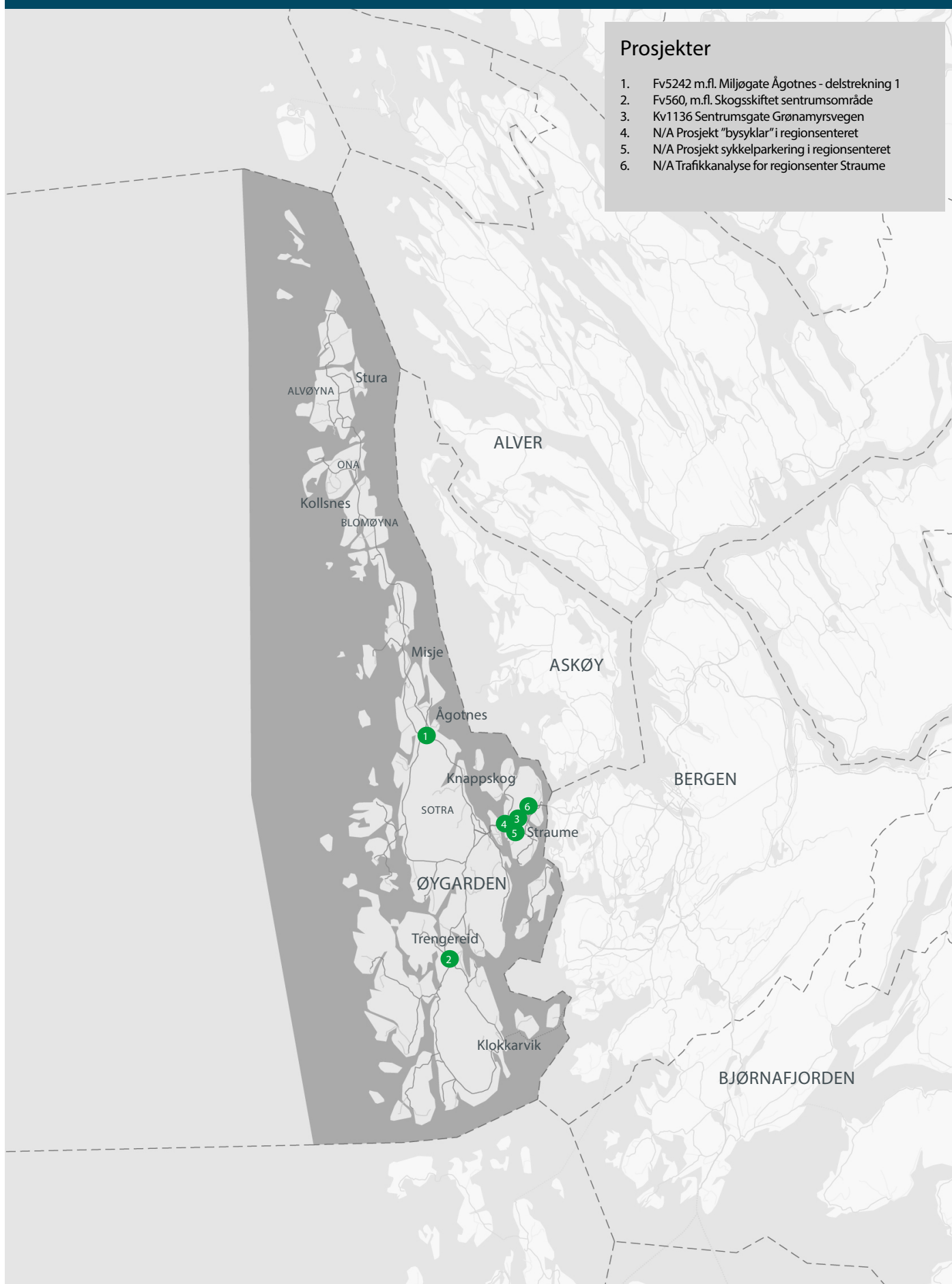
Utdyping

Byggherre kalkyle inkludert byggetid.



Prosjekter

1. Fv5242 m.fl. Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1
2. Fv560, m.fl. Skogsskiftet sentrumsområde
3. Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen
4. N/A Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret
5. N/A Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret
6. N/A Trafikkanalyse for regionsenter Straume





Fv5242, Fv5244, Kv1431 Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Areal og knutepunktsutvikling, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Øygarden kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune
Vegeier etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål:

Det er under arbeid ei regulering av miljøgate på Ågotnes mellom Kvednatunet og Kårtveitpollen. Reguleringsplanen har som formål å regulere ny miljøgate, kollektivterminal og innfartsparkering i sentrum av Ågotnes. Etter framdriftsplan skal reguleringa vera ferdig i 2024. Deler av tiltaka i plan kan ikkje opparbeidast før ny hovudveg Kolltveit/Ågotnes er etablert.

Dette prosjektarket gjeld eit første byggetrinn av miljøgata frå parkeringsplass Kårtveitpollen langs fylkesvegen til innkøring til dagens kollektivterminal. Opparbeiding av denne delstrekninga er ikkje avhengig av at ny fylkesveg er på plass. Miljøgata inkluderer gang/sykeltrase og vil styrke forbindingane for gåande/syklende mellom Angeltveit/Landro og inn mot kollektivterminalen.

Prosjektet vil gje auka trafikktryggleik og legg tilrette for ei auka arealutnytting/fortetting i området. Ved å betre tilkomst til kollektivknutepunkt er ein med å reduserer transportbehovet med bil i området. Ågotnes er eit kommunedelsenter med offentlege tenester som skule, barnehage, handel og helse- og omsorgstenester. Det er berre Straume som har fleire reisande med buss enn Ågotnes. I framlegg til mobilitetsplan vest er det og spelt inn ei mogleg forlenging av regionstamlinje Ågotnes Straume til Angeltveit/Landro. Dette første byggetrinn vil utbetre ein flaskehals slik at ei eventuell forlenging av stamlinja lettare kan gjennomførast.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Vil gje ei betre og samanhengande løysing for gåande og syklende frå kollektivterminal nordover mot området med mange bustader
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Ved ei mogleg forlenging av regionstamlinje frå Ågotnes nordover til Angeltveit, vil dette vera ein flaskehals som må utbedrast før ei slik forlenging kan gjennomførast



Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengande GS veg og betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal
Bidrar prosjektet til bedre trafikksikkerhet?	Ja	Strekninga har hatt nokre ulykker med mjuke trafikantar, og det er gjort midlertidige tiltak for å betre tryggleiken. Ei miljøgate og betre løysingar for mjuke trafikantar vil og gje betre tryggleik.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med nærleik til offentlege tilbod og kollektivterminal
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Ved at det blir betre tilrettelagt for gåande og syklende nær sentralt knutepunkt.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er forventa at prosjektet har samfunnsøkonomisk nytte, utan at det er gjort noko kost/nytteanalyse. Ågotnes er det området i kommunen med raskast folkevekst, og mange store arbeidsplassar. Prosjektet vil vera ei første brikke til eit sentrum som er meir tilrettelagt for mobilitet, knutepunktutvikling og ei betre estetisk utforming. I sentrumssona til Ågotnes bur det 4053 personar, der 860 av desse er i skulealder (6-18 år)

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Samfunnsplan, regional plan for attraktive sentra, samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil famne om fag/satsingsområder som kollektiv, trafikksikkerhet og effektiv arealbruk



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Ja

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad	4500	63600	68100		68100
Tidligere løyving	4500		4500		4500
2024			0		
2025			0		



2026		31800	31800		31800
2027		31800	31800		31800
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Kostnadsestimat basert på erfaringstal pr løpemeter for tilsvarende prosjekt.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Nei
Finansieringskilde plan	Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Prosjektet vil vera første byggetrinn for å få på plass ein heilskap for området.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Er reguleringsplan inverksatt?	Ja
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2024, 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Kommunen har knytt til seg plankonsulent, er venta snarleg varsel om oppstart. Planområdet har ei større utstrekning enn dette delprosjektet.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Reguleringsplan skal avdekke behov for grunnerverv.
Forberedende arbeider	
Forberedende arbeider utdyping	Etter plan skal ein starte prosjektering i slutfasen av reguleringsplanarbeidet, for å sikre gode løysingar gjennom samordning av plan og prosjektering.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.11.2022	02.12.2024	19.08.2024	01.05.2026	01.06.2026	06.09.2027	29.11.2027



Utdyping

Det er rekkefølgekrav til strekninga pr i dag på vedtekne reguleringsplanar. I tillegg vil det bli rekkefølgekrav i plan under utarbeiding. Det er forventa å hente inn ekstern finansiering gjennom utbyggingsavtalar, men pr i dag er det noko usikkerhet knytt til størrelse på beløp.



Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/ knutepunkt?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med kollektivtilbud, handels- og tjenestefunksjonar og idretts- og kulturtilbod.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?	Nei.	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Ja	Ved at det blir enklere å gå/sykle, ved å åpne for å bygge bustader tettare på kommunedelsenteret.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Lågare hastighet forbi og gjennom sentrum, fylkesvegen får litt lengre avstand til sentrumsområda

Samfunnsøkonomisk nytte

Nærleik til knutepunkt og områder sett av til bustadføremål i KPA. Tiltaket vil gje grunnlag for å transformere eit kommunedelsenter, betre trafikk-sikkerhet, tilrettelegging for møteplasser og trivsel/estetikk. Innafor sentrumsområdet til Skogskiftet bur det 1452 personar, der 254 av desse er i skulealder (6-18 år)

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Samfunnsplan, regional plan for attraktive sentre, Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sammensatt prosjekt som har i seg elementer fra fleire innsatsområder, g/s, kollektiv, effektiv arealbruk, trafikk-sikkerhet.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		74300	74300	0	74300
Tidligere løyving			0		
2024			0		
2025		31800	31800		31800
2026		42500	42500		42500
2027			0		



Restbehov etter 2027			0		
----------------------	--	--	---	--	--

Kostnadsvurdering	Konsulentrapport
Kostnadsvurdering utdyping	Kommunen har i samband med utarbeiding av detaljregulering for Skogskiftet fått utarbeidd ei kostnadsvurdering for den kommunale delen av prosjektet. Konsulentrapporten viser ein samla kostnad på omlag 70 mill. (2022-kr.) eks MVA, der tiltak for vatn/avlaupe er tatt ut. Overslaget er eit P85. For fylkesvegen og g/s løysingar langs denne, er det gjort ei meir enkel kostnadsvurdering frå konsulent, der kostnadsbildet er omlag 70 mill. eks MVA. Samla kostnad er vurdert til 140 mill. eks. MVA. Det har vore innleiande samtalar med private utviklarar av prosjekt området, og intensjonen er å hente inn ekstern finansiering for deler av totalsummen gjennom utbyggingsavtalar. Dei tiltaka kommunen ber om finansiering av gjennom Miljøløftet er dei tiltaka med høgast mål oppnåing dvs kommunal veg gang/sykkelveg og kollektiv og g/s langs fylkesvegen.
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Nei
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Ved å gjennomføre eit samla prosjekt i Skogskiftet vil ein få betre heilskap og samordning av eit prosjekt som omfattar fleire vegeigarar.



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Kommunal detaljregulering av området er i sluttfasen, og planen er venta sluttbehandla 1. halvår 2023.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Vil avklare framdrift på grunnerverv så snart som råd.
Forberedende arbeider	



Forberedende arbeider utdyping

Fylket har sagt at dei ønskjer å vera byggherre for heile prosjektet og det er naturleg at ein går over i prosjekterande fase så snart finansiering er sikra.



Gjennomføringsplan

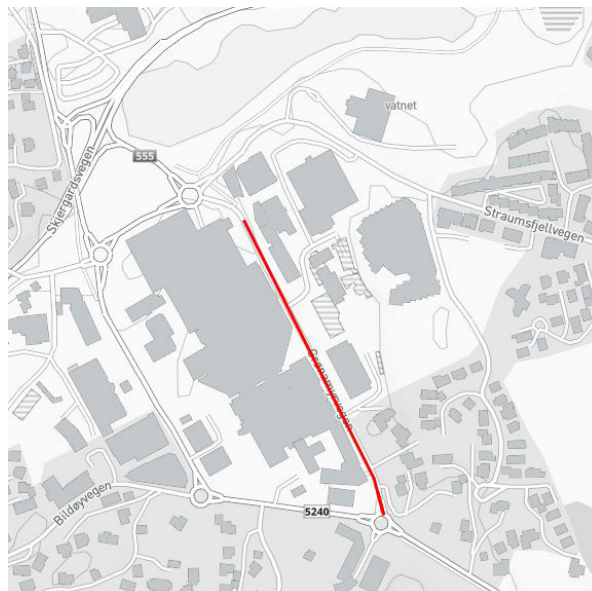
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			30.03.2023	01.04.2023	01.11.2024	06.01.2025	30.06.2026	30.09.2026

Utdyping

Fylket skal prosjektere og kostnadsberekne tiltaket. Det er usikkerhet og risiko knytt til ekstern finansiering frå private aktørar



Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen



Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	Øygarden kommune
Kommune:	
Byggherre/ansvarlig:	
Vegeier etter endt prosjekt:	Øygarden kommune
Driftsansvarlig etter endt prosjekt:	Øygarden kommune

Prosjektomtale og formål:

Dagens løysing vert vurdert som utfordrande trafikksikkerhetsmessig, spesielt for gåande og syklende. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere frå veg til gatestruktur med større fokus på gåande og 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 betre trafikksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkobling til tilgrensande gatetun.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre framkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Tiltaket vil bidra til betre framkommelighet for syklende og gåande, og i større grad sikre fotgjengere som krysser Grønamyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume. Tiltaket vil gjøre det meir attraktivt spesielt for de mjuke trafikantene, noko som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss. Tiltaket vil styrke tilhova for gåande og syklende i anleggsfasen til Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavviklinga på riksvegen.
Bidrar prosjektet til bedre helhet/sammenheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet vil oppgradere Grønamyrsvegen frå veg til gatestruktur med større fokus på gåande 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 betre trafikksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkobling til tilgrensande gatetun.



Bidrar prosjektet til bedre trafiksikkerhet?	Ja	Dagens løysing vert vurdert som utfordrande trafiksikkerhetsmessig, spesielt for gåande og syklande. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere frå veg til gatestruktur med større fokus på gåande og syklande. Tiltaket inngår i ei heilskapleg utvikling av gatenettet for indre kjørne av regionsenteret. Det er behov for oppstramming av vegkropp og fortau, som kan gi betre trafiksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkobling til tilgrensande gatetun.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnyttelse? Gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?	Ja	Ei utbetring av gata vil legge tilrette for auka tettleik av bustader tett på sentrum av Straume.
Bidrar prosjektet til at reiser flyttes fra personbil over på kollektiv, sykkel og gange på andre måter?		Oppgradering av gata vil kunne medføre betre tilgjenge til kollektivterminal og ei tryggarreise for gåande og syklande

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensing?	Nei
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikkstryggleik for gåande og betre framkome for syklande, kollektiv- og næringstrafikk. Tiltaket kan vera med å overføre reiser fra personbil til desse transportformane. Tiltaket vert vurdert til å ha god måloppnåing når det gjeld samfunnsøkonomi.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Områdeplan for Straume, med byromsstrategi. Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD og VLFK.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vil krevje ei samordning mot tilgrensande gang- og sykkelløysingar og ein må ivareta tryggleik og framkomelighet for sykkeltrafikken. Prosjektet krev tett samarbeid med prosjektorganisasjonen til Sotrasambandet (tiltaket er drøfta med prosjektgruppa i SVV for Sotrasambandet), og mot VLFK.



Disponible midler

Har prosjektet en styringsramme? Nei

Styringsramme (beløp)

Styringsramme (kroneverdi)

Er tallene inkludert mva? Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Plan	Bygging	Sum	Annen finansiering	Totalt hele prosjektet
Totalkostnad		65400	65400	5700	71100
Tidligere løyving		37700	37700	5700	43400



2024		27700	27700	0	27700
2025			0		
2026			0		
2027			0		
Restbehov etter 2027			0		

Kostnadsvurdering	Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	Kostnadsestimat frå konsulent bygg på vedteken reguleringsplan og har ein viss usikkerhet
Er prosjektet vurdert av byggherre?	Ja
Finansieringskilde plan	
Finansieringskilde bygging	Stat post 30 Programområdemidler fylkes-/kommunalv
Prosjektet som del av helhet	Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krever prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Er reguleringsplan inverksatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Vedteken reguleringsplan
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Lite/ingen risiko, grunnerverv er avklart for aktuelle grunneigarar
Forberedende arbeider	Prosjektering pågår
Forberedende arbeider utdyping	Tilbod delaljprosjektering blir avklart veke 50. Detaljprosjektering/ anbudsfasen første halvår 2023. Byggestart medio 2023



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						01.05.2023	21.06.2024	21.06.2024



Utdyping

Tentativt anleggstart mai 2023 og blir vurdert til omlag 1 år byggetid.



N/A Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Øygarden kommune

Prosjektomtale og formål

Med bakgrunn i sykkelbyarbeidet og inngått byvekstavtale ønskjer vi å teste ut ei ordning med utleie av elsykkel i regionsenteret Straume. Basert på erfaringar frå andre kommunar vil vi ta i bruk ei midlertidig utleigeordning med sykkelcontainer. Sykkelcontainere inneheld elsyklar, og kan plasserast i ulike deler av regionsenteret.

Ei midlertidig utleigeordning vil bidra til at fleire kan prøva ut elsyklar på ein enkel måte. Føremålet er at dette vil auka sjansene for at fleire vel elsyklar som transportmiddel. Basert på erfaringar frå andre kommunar vel vi å fokusera på utleie av elsyklar, då dette ser ut til å ha størst effekt når det gjeld å endra reisevaner på lang sikt.

Prosjektet skal gjennomførast i fleire faser. I første omgang ønskjer kommunen å teste utleigeordninga med sykkelcontainer for kommunalt tilsette i kommunen. Ved å teste ut ordninga som eit mindre pilotprosjekt i første omgang vil vi få verdifulle erfaringar før vi ruller ordninga ut i større omfang.

Val av eigen kommuneorganisasjon som pilot understøtter viktige satsingar i samfunnsdelen til kommuneplanen (som er under arbeid) som handlar om at kommuneorganisasjonen skal vera eit føregangsdøme innan blant anna klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling. Basert på erfaringar med utleigeordninga og sykkelcontainerar vil kommunen vurdere å vidareutvikle prosjektet. Det kan til dømes vere å tilby leasingordning for elsyklar.

I den vidare utrullinga av elsykkelutleigeordninga vil vi teste ut fleire målpunkt, som til dømes arbeidsplassintensive verksemdar som ligg plassert innanfor kommunesenter og/eller kommunedelsenter. Eit viktig premiss for å lukkast i utleigeordninga er at administrering av ordninga og vedlikehald av sykklar er godt ivaretatt.

Kommunen har god dialog med bl.a. Basecamp om eit eventuelt samarbeid knytt til vedlikehold av elsyklar. Når det gjeld administrering av utleigeordninga ønskjer kommunen å nytte eit brukarvenleg og innovativt system som skal forenkle ordninga både for brukarar og kommunen.

Som ledd av prosjektet vil det også vera naturleg å vurdere behovet for betre skilting og merking for sykklende i regionsenteret. Betre merking i regionsenteret kan bidra til at sykling vert opplevd som eit trygt transportalternativ. Dette vil igjen bidra til at fleire vel å nytta sykkel i staden for bil i regionsenteret. Formålet med prosjektet: Området kring regionsenteret Straume har store utfordringar med trafikkavviklinga, mykje grunna sprengt kapasitet på Rv555. Dette gir ringverknadar for vegnettet i og rundt regionsenteret, og dei trafikale problema forplanter seg vidare til fleire av innfartsåraane til Straume. Desse problema vert truleg forsterka når anleggsarbeidet til Sotrasambandet starter. I tillegg veit vi at det er mykje intern biltrafikk i Straume-området, og vi ser derfor eit stort potensial til å endre reisevaner og oppnå ein auke i andelen av reiser med sykkel.

Utlån av el-sykklar skal testast som eit mogleg avbøtande tiltak i forkant av oppstart av anleggsarbeidet, for å redusere intern køyring mellom målpunkt på Litlesotra, Bildøy og Kolltveit. Dette vil også bidra til å redusera 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.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Prosjektet vil kunne medføre redusert behov for bilbruk, betre trafikkavvikling og redusert støy og luftforureining.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet vil kunne medføre redusert behov for bilbruk, betre trafikkavvikling og redusert støy og luftforureining og mindre klimaavtrykk.

Samfunnsøkonomisk nytte

Regionsenter Straume er i utvikling og fleire skal både arbeide og bu i senterområdet. Det vert vurdert at prosjektet har god samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

- Samfunnsdelen til kommuneplanen for Øygarden kommune 2022-2034
- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP
- NTP
- RATP
- Byvekstavtala – prosjektet underbygger hovudmålet i Miljøloftet om at all auke i trafikken skal takast med gange, sykkel og kollektiv.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet vil vera eit viktig bidrag i oppfølginga av fleire viktige satsingsområder i samfunnsdelen, både innanfor sykkel, gange og folkehelse. I samfunnsdelen ligg det også strategiar som omhandlar utviklinga av regionsenteret Straume, og tilrettelegging for mjuke trafikantar



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?



Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	1000
2024	1000
2025	1000
2026	0
2027	0
Restbehov etter 2027	0

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadar utover sjølve innkjøp av sykkelcontainere inkluderer:

- vedlikehald av elsyklar
- administrering av utleigeordninga, inkludert teknologisk løysing for innovativ og brukarvenleg verktøy
- informasjonskampanjar og anna

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Trafikksikkerhet
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Øygarden kommune

Prosjektomtale og formål

Øygarden kommune skal rusta opp sykkelparkeringa på skular og offentlege institusjonar innafor sykkelby-området (Litle-Sotra, Bildøy og Kolltveit). Plassering og kvalitetar på sykkelparkeringa skal utgreiast og vurderast i løpet av 2021. Gjennom eit BYR-prosjekt i 2017 vart det utareida ein rapport om kartlegging av sykkelbruk. I rapporten kom det fram at tilgjenge på sykkelparkering for det meste var god, men at standarden var dårleg. I tillegg viste den at dei som ikkje hadde god tilgjenge på sykkelparkering også sykla sjeldnare.

Øygarden kommune ønskjer derfor å oppruste sykkelparkeringa på skulane og offentlege institusjonar for å følgje opp tidlegare arbeid og møte dei behova som vart vist til i spørreundersøkinga. Området kring regionsenteret Straume har i tillegg store utfordringar med trafikkavviklinga og vi veit at det er mykje intern biltrafikk i området. Dette vert truleg verre når anleggsarbeidet for Sotrasambandet startar.

Tiltaket vil derfor også vera eit avbøtande tiltak for å få fleire til å velje sykkel som transportmiddel framfor personbil. Dette vil bidra til å redusera belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid

Nullvekst: Effektmål

Ved at fleire sykklar til skule og arbeid heller enn å bli kjørt/ta bil, er med på å utarbeid gode vanar og god folkehelse

Samfunnsøkonomisk nytte

Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Sykkelbyavtalen

- Kommunen sin sykkelstrategi
- RTP
- NTP
- RATP

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Utvikling av Regionsenteret og vil vere med å bygge opp om målsettingar og satsingar i arbeidet med kommunen sin nye samfunnsdel.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	200
2024	200
2025	200
2026	0
2027	0
Restbehov etter 2027	0

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 2022.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Prosjektstillingar for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet i Øygarden kommune

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Annet, Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Miljøvennleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Øygarden kommune

Prosjektomtale og formål

Føremålet med prosjektet er å styrka kompetanse og gjennomføringskraft i arbeidet med mobilitet i Øygarden kommune. Øygarden kommune står ovanfor komplekse utfordringar knytt til mobilitet i åra under bygging av Sotrabrua. Å få fleire av innbyggjarane våre til å sykla, gå eller reisa kollektivt vil vera eit naudsynt grep for å avlasta trafikken i ein krevjande byggefase.

Kommunen har fleire prosjekt som skal bidra til ein auke i sykkel og/eller gange, men manglar dei naudsynte ressursane til å følgja opp prosjekta. Kommunen ønsker difor å nytta belønningmidlar for å finansiera to prosjektstillingar som skal bidra til auka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Ved å tilføra to prosjektstillingar til arbeidet med mobilitet i Øygarden kommune vil vi kunna følgja opp konkrete prosjekt som handlar om auka bruk av sykkel og gange. Prosjektet vil i hovudsak fokusera på regionsenteret Straume, og ha som mål å redusera intern trafikk. Prosjektstillingane vil også arbeida målretta med haldningsskapande arbeid, blant anna ved å få fleire til å ta buss, sykla, gå og/eller samkøyra.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet kan indirekte bidra til redusert personbiltrafikk og slik sett mindre kø, luftforureining og støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Gode mobilitetsløyser og auka tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv har vore eit tema som har hatt særleg fokus i arbeidet med samfunnsdelen. I alle medverknadsmøte med innbyggjarar og/eller næringsliv har dette vore eit av dei temaa som har engasjert mest. For å nå viktige målsettingar kring betre folkehelse og ei klima- og miljøvennleg samfunnsutvikling er det avgjerande å lukkast i arbeidet med mobilitet.

Kommunen arbeidar også systematisk med å leggja til rette for at eldre kan bu lengst mogleg heime. For å realisera dette treng kommunen ressursar som kan arbeida med innovasjon og utvikling knytt til mobilitet. Dette vil både handla om haldningsskapande arbeid, utvikling av ny, innovativ og klimavenlege løyser og teknologi, og oppfølging av



konkrete miljøløftet prosjekt.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Transport og mobilitet er eit av satsingsområda i den nyleg vedtekne samfunnsdelen til kommuneplanen i Øygarden 2022-2034. I revidert planstrategi vedteken juni 2022 er mobilitet også trekt fram som eit viktig satsingsområde for kommunen på kort sikt.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet og prosjektstillingane vil ha ei direkte kopling til andre prosjekteter i Øygarden som er finansiert gjennom Miljøløftet. Det handlar til dømes på sykkelparkering og bysyklar, samt gjennomføring av trafikkanalyse på Straume.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	9000
Tidligere løyving	1000
2024	2000
2025	2000
2026	2000
2027	2000
Restbehov etter 2027	0

Kostnadsvurdering utdyping

Øygarden ønsker å nytta totalt 9 mill. NOK for å finansiera to prosjektstillingar som skal arbeida med mobilitet. Midlane vil dekkja lønnsutgifter for to prosjektstillingar, inkludert sosiale utgifter, og legg opp til ei årleg utbetaling på 2 mill. NOK i HP 2024-2027. Med bakgrunn i ein krevjande situasjonen under bygging av Sotrabraua er det avgjerande å komma raskt i gang med prosjektstillingane. Det vert difor bedt om utbetaling av 1 mill NOK allereie i 2023.

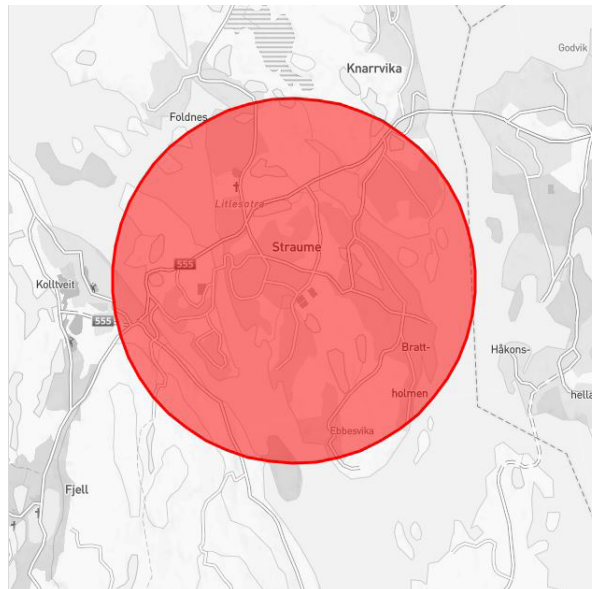
Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner



N/A Trafikkanalyse for regionsenter Straume

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Analyse, Areal og knutepunktsutvikling, Sykkel, Gange
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Bydel:	
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og formål

For å etablere treffsikre og gode tiltak innan Miljøløftet har Øygarden kommune behov for eit meir heilskapleg kunnskapsgrunnlag for prioritering av satsingar og tiltak. Regionsenteret Straume vil etter etablering av Sotrasambandet få eit endra trafikkmønster og det er eit behov for å gjennomføra eit analysearbeid for å få meir forståing for korleis utbygginga vil påverke mobiliteten i nærområdet, både i anleggsperioden, men og utover ferdigstilling.

Ei analyse vil og gje eit fagleg grunnlag for å gjere gode val i overordna planlegging, men og å sikre at dei rette prosjekta vert meldt inn til seinare handlingsprogram i Miljøløftet, både når det gjeld investeringstiltak, tilpassningar opp mot gjeldande reguleringsplanar, mindre tilrettelegging for betre framkome for gang/sykkel.

Fleire av regionsentra rundt Bergen vil ha mange av dei same problemstillingane som Straume, og ei slik analyse vil såleis ha overføringsverdi. Prosjektet er drøfta med SVV, VLFK og Sotrasambandet og det er gjort eit val om å løfte det inn i Miljøløftet.

I regionsenteret er det både riksveg, fylkesveg og kommunale vegar så eit arbeid vil måtte utførast i tett samarbeid med andre partar. Arbeidet vil bli utført av ekstern kompetanse og samordna inn mot arbeidsgruppe Vest.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Eit overordna mål er å få ned personbiltrafikken internt i regionsenteret ved å utvikle eit best mogleg system for gange og sykkel slik at forholda ligg tilrette for å gjere gode val.

Nullvekst: Effektmål

Prosjektet vil kunne leggje tilrette for ei kunnskapsbasert utvikling av mobilitet i regionsenteret, og sikre at seinare prosjekt får ei rett dimensjonering



Samfunnsøkonomisk nytte

I kommunen sin samfunndel er utvikling av gode løysingar for mjuke trafikantar i regionsenteret eit viktig kriterium. Området rundt Straume er det området med høgast befolkningstettleik, men samtidig vert det erfart at mykje forflytning internt i området er bilbasert. Det å utvikle eit regionsenter som legg til rette for å kunne bruke nærområdet, koma seg trygt til kollektivknutepunkt osv vil vera eit sentralt mål for både kommunale og regionale planar.

Eit overordna mål for analysen vil vera å sjå på utfordringar og framlegg til tiltak som kan bidra til å nå målet om eit meir bærekraftig transportsystem og den vil bli nytta som eit kunnskapsgrunnlag for kommuneplanen sin arealdel og vidare planarbeid i kommunen.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet er i samsvar med mål og strategiar i kommunen sin samfunnsdel og overordna målsettingar i RTP

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Dette tiltaket vil i stor grad ivareta alle satsingsområda.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	1200
Tidligere løyving	800
2024	400
2025	0
2026	0
2027	0
Restbehov etter 2027	0

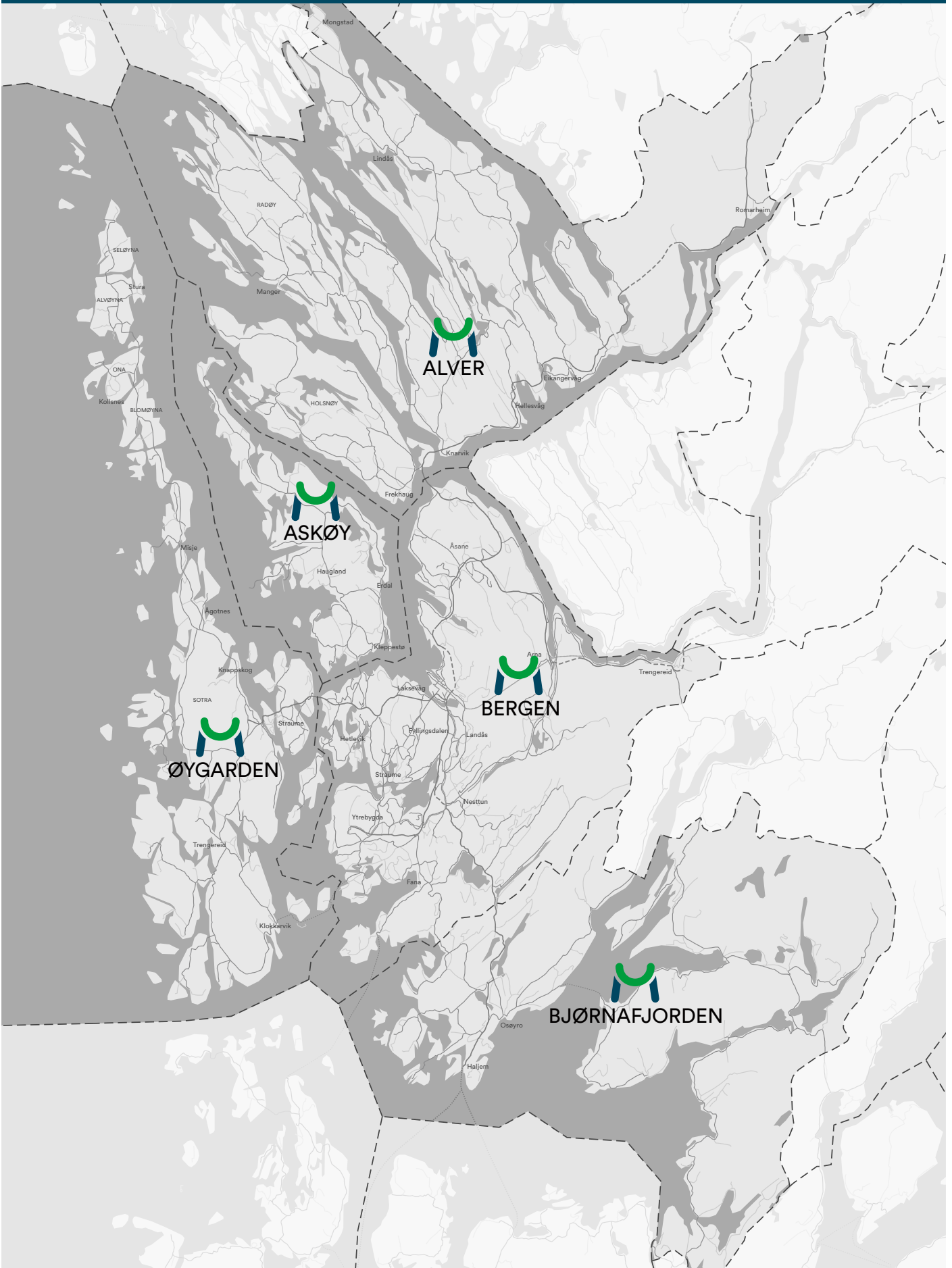
Kostnadsvurdering utdyping

Det er innhenta erfaringstal for tilsvarande arbeid i Bergen kommune, og me legg til grunn ein litt enklare modell.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Hele avtaleområdet



N/A Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Belønningsmidlar til drift av kollektivtransporten går til auka ruteproduksjon, ved styrking og utvikling av tilbodet i det samla kollektivnettet. Tiltaka bidreg til fleire kollektive reisemoglegheiter, og grunnlag for at fleire vel kollektivtransport framfor personbiltransport.

Belønningsmidlane nyttast mellom anna til oppfølging av mobilitetsplanar/trafikkplanar, ny båtkontrakt mellom Bergen sentrum og Askøy, styrking av kollektivtilbodet i Bergen sentrum og for å styrke tilbodet ved dei årlege ruteendringane.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Belønningsmidlar til drift gjer det mogleg å auke tilbodet der flest reiser. Høg frekvens i linjenettet gjer at vi oppnår ønska nettverkseffekt. Frekvente linjer i eit samla kollektivnett gjer det enklare å reise kollektivt, og reduserer ventetid og såleis reisetid. Nettverkseffekten gir fleire reisemoglegheiter ved å kunne reise på tvers av linjer og driftsartar i linjenettet.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikkje relevant

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikkje relevant



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	320300
2025	341400
2026	351700
2027	361900
Restbehov etter 2027	749600

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsfordelinga som er foreslått i prosjektarket forutsett at staten betalar dei midlane som er avtalt. I 2022 holdt staten tilbake 250 mill i utbetaling ettersom vi hadde mykje midlar på fond. Desse er no foreslått nytta slik det er skissert over.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv, inn



N/A Drift av sekretariatet i Miljøløftet

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sekretariat og kommunikasjon
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Sekretariatet

Prosjektomtale og formål

Daglig drift av Miljøløftets sekretariat. I oppgavene inngår blant annet:

- Tilrettelegging, saksforberedelse og oppfølging av møter i Miljøløftets fora
- Intern og ekstern kommunikasjon
- Rullering av handlingsprogram
- Utarbeidelse av årsmelding
- Økonomioppfølging av Miljøløftets portefølje



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Drift av sekretariatet bidrar til at prosjekter med god måloppnåelse kan bli initiert, komme inn i handlingsprogrammet og bli realisert. Kommunikasjonsarbeidet i sekretariatet bidrar til endring av holdninger og handlinger for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Dette vil føre til at flere velger kollektivt, sykkel og gange.

Nullvekst: Effektmål

Kommunikasjonsarbeidet i sekretariatet bidrar til endring av holdninger og handlinger for å kunne oppfylle nullvekstmålet ved at flere velger kollektivt, sykkel og gange.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet vil være med å bidra til nullvekst og dette vil føre til mindre svevestøv og et bedre klima og miljø.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Direkte forankret gjennom å bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikk.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Sekretariatets arbeid søker å ivareta alle tiltaksområder i Miljøloftet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	9000
2025	9000
2026	9000
2027	9000
Restbehov etter 2027	18000

Kostnadsvurdering utdyping

Ca. 5 av 9 millioner går til å drifte sekretariatet (4 årsverk), inkludert tilrettelegging av møter for Styringsgruppen, Prioriteringsrådet og Samordningsfunksjonen, og eventuelt gjennomføring av seminarer og fagdager.

Ca. 4 millioner går til kommunikasjonsarbeidet, både intern og ekstern.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Kommunikasjon: Få passasjerer tilbake til kollektivtrafikken

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Sekretariatet

Prosjektomtale og formål

Som et resultat av koronapandemien, har flere endret reisevaner, og det er færre som reiser kollektivt. Trenden har ikke snudd de periodene samfunnet har gjenåpnet. Miljøloftets sekretariat ønsker et tettere samarbeid med partene i Miljøloftet for å bidra til endret adferd, slik at flere velger kollektivt igjen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Midlene skal være med å bidra til en holdningsendring blant folk som er i tråd med Miljøloftet sitt arbeid med å redusere biltrafikken, for et bedre miljø. Når flere velger kollektivt vil dette føre til økt konkurransekraft og kollektiv transport. Bidra til større areal til syklende og gående.

Nullvekst: Effektmål

I tråd med nullvekstmålet. Bidra til at flere benytter kollektiv transport og dermed færre som benytter bil.

Samfunnsøkonomisk nytte

Mindre kø og bedre luft og klima. Større areal til syklende og gående.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet støtter opp under nullvekstmålet.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Supplerer sekretariatets kommunikasjonsarbeid.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	4000
Tidligere løyving	1000
2024	1000
2025	1000
2026	1000
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Det kan være hensiktsmessig å benytte sekretariatets rammeavtale med Haltenbanken som utgangspunkt til dette arbeidet.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv, inn



N/A Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Posten har to hovedformål:

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

Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Ikke relevant.

Nullvekst: Effektmål

Ikke relevant.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikke relevant.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikke relevant.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	5100
2025	7100
2026	7100
2027	7100
Restbehov etter 2027	14300

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer de kommende årene. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter hva som må dekkes på posten.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Reduserte billettpriser

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

Gjennom bompengeforliket (2019) vart det sett av 50 mill (2020-kr) årleg til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk. Midlane skal i hovudsak nyttast til takstfrys på månadskort, men gjennom budsjettvedtak des 2022 skal midlane også nyttast til studentrabatt på enkeltbillettar, utvida familierabatt, og priskampanje på månadskort i august og september. Det vert også arbeida vidare med å innføre ein meir fleksibel billettløysing.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Låge takstar kan gjere kollektivtransport til ei meir attraktiv reiseform, og vil styrke kollektivtransporten si konkurransekraft samanlikna med bil.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikkje relevant



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikkje relevant



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	529000
Tidligere løyving	224000
2024	55900
2025	55900
2026	55900
2027	55900
Restbehov etter 2027	111800

Kostnadsvurdering utdyping

Reduserte billettprisar vart iverksatt frå 2021.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler regjeringens bompeng



N/A Reisevaneundersøkelsen (RVU)

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Kollektiv, Analyse
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Sekretariatet

Prosjektomtale og formål

Reisevaneundersøkelsen (RVU) er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og blir blant annet brukt i arbeidet med stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP) og regional areal- og transportplanlegging. Opinion AS er leverandøren som gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Resultatene fra RVU presenteres i Miljøløftets årsmelding, og viser blant annet turproduksjon per person, transportmiddelfordeling og beregning av transportarbeid.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

RVU bidrar til å følge opp måloppnåelsen i byvekstavtalen.

Nullvekst: Effektmål

RVU bidrar til å følge opp måloppnåelsen i byvekstavtalen.

Samfunnsøkonomisk nytte

RVU bidrar til å følge opp måloppnåelsen i byvekstavtalen som bidrar til et bedre miljø og klima.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikke relevant.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Ikke relevant.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	1500
2025	1500
2026	1500
2027	1500
Restbehov etter 2027	3100

Kostnadvurdering utdyping

Beregningen av behovet for midler baserer seg på regnskapstall 2021, som var første hele året der resultater fra hele avtaleområdet var representativt.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Samkøyring

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv, Miljøvennleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

Prosjektet støttar opp under miljøloftet sitt eige satsingsområde for miljøvennleg teknologi og innovasjon. Prosjektet skal leggje til rette før auka bruk av samkøyring i, og mellom, Bergen og øvrige omegnskommunar i Miljøloftet. Ved å investere i deleteknologi for samkøyring og aktiv marknadsføring skal ein gjere det attraktivt og enkelt å køyre saman med andre som skal same veg. På denne måten vil ein auke bilbelegget og utnytte ledig kapasitet i reisande sine privatbilar.

Målet er å integrere tiltaket i kollektivtilbodet i regionen, og at til dømes periodekort frå Skyss på sikt kan fungere som eit av flere betalingsalternativ. På denne måten vil eit ledig passasjersele i privatbil ha same funksjon som eit ledig sete i buss. Forsøk med kopling mellom samkøyring og kollektivtransport har vist gode resultat i andre område (sjå vedlagt bilete 1, 2 og 3 som viser døme på forventa og faktisk samkøyring i Danmark, Frankrike og Nederland). I starten vil ein fokusere på utvalde og eigna vegtrasèar med eit tilstrekkeleg sjåfør- og passasjergrunnlag, og i tillegg område som har behov for å eit sterkare mobilitetstilbod.

Målet er å gjennomføre ein pilot for samkøyring i 2023 der ein tester ut teknologi og konsept som gjev læring. For perioden 2024 og 2025 er målsetjinga å vidareføre og utvide testing og utprøving i større skala, og i nye område. Initiativet bak prosjektet kjem frå arbeidsgruppe vest i Miljøloftet. Representantar frå denne arbeidsgruppa, inkludert representantar frå Alver, Bjørnafjorden, SSV, VLFK og Skyss, inngår no i ei prosjektgruppe som vil følge opp og evaluere tiltaket fortlaufande. Vurderingar av måloppnåing basert på førebels resultat under fyrste driftsår, vil danne grunnlag for vidareføring av prosjektet.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Prosjektet støttar opp om mål om nullvekst i biltrafikken, og at trafikkvekst skal takast med kollektive løysingar, sykkel og gonge. Auka samkøyring reduserer tal bilar på vegane og frigjer kapasitet i vegnettet til fordel for kollektivtransport, nærings- og godstransport og dei som er avhengige av å nytte bilen. Prosjektet krevjer ikkje utbygging av nye vegar, men sørger for å utnytte eksisterande infrastruktur og areal betre gjennom å auka bilbelegg. Samkøyring kan bidra til å redusere køar og reisetid for pendlarar, og kan samtidig redusere behovet for parkering ved endestopet. Målet med samkøyringsprosjektet er at det skal integrerast i kollektivtilbodet. Slik vil prosjektet direkte styrke og



komplimentere sjølve kollektivtilbodet gjennom at ein koplar samkøyringsnettverket til kollektivnettverket og viktige knutepunkt. På denne måten vil prosjektet bidra til auka saumlaushet, heilskap og breiare samanheng i mobilitetstilbodet. Naboar, sambygdingar og forbireisande kan dra nytte av kvarandre og utnytte den ledige kapasiteten i bilane sine. Prosjektet kan bidra med nye kollektivtrasèar langs det eksisterande vegnettet, og gje innbyggjarar moglegeheit for å enklare kome seg til eit breiare spekter av stader utan eigen bil.

Nullvekst: Effektmål

Overgang frå åleinekøyring til samkøyring vil kunne redusere tal køyretøy på vegane. Dette kan redusere utslipp, drivstofforbruk og støy. Berekningane under er grovt rekna og skal fungere som eit døme der samkøyring reduserer 100 bilar på vegane mellom Straume og Møhlenpris (t/r). Ein tabell frå SSB (2016) som estimerer drivstofforbruk og utslepp (CO₂) per køyrte kilometer for eit utval av trafikksituasjonar og køyregrupper er brukt. Berekningane er basert på køyring på ein veg med fartsgrense på 80 km/t.

SSB estimerer (2016) at ein vil kunne spare ca 0,36 tonn CO₂ om 100 færre bilar køyrer i fri flyt på vegen. Dersom det er køkøyring heile vegen vil ein kunne spare ca 0,76 tonn CO₂. Om ein fjernar 100 bilar på same strekninga alle arbeidsdagar i året (t/r) vil ein kunne spare ca 82 tonn CO₂ i fri flyt og 174 tonn CO₂ ved køkøyring. Merk at besparinga sannsynlegvis er noko lågare då andelen el-bilar i dag er høgare enn i 2016.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er forventa betydeleg samfunnsøkonomisk gevinst ved å auke personbelegget per privatbil.

- Tiltaket sørger for færre bilar på vegane og meir effektiv arealutnytting som igjen vil føre til redusert behov for utbygging og vedlikehald av vegnettet.
- Tiltaket kan redusere kø i rushtid og auke framkommelegheita for kollektivtransport, nærings- og godstranport og dei som er avhengig av å bruke bil.
- I fylgje NAF (2015) kan reduserte køar spare samfunnet for betydelege summar.
- Tiltaket treff med fyrste steg i SSV sin firetrinnsmetodikk om det oppstår kapasitetsproblem på vegsystemet, der ein fyrst skal prioritere tiltak som kan redusere transportbehovet og påverke val av transportmiddel.
- Tiltaket kan fungere som viktig reservekapasitet i krisesituasjonar (Sinteff, 2016).
- Ellers kan tiltaket bidra med helsegevinstar ved at fleire set bilen att heime, auka personleg mobilitet, redusert behov for parkering og reduserte kostnader for privatpersonar.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet bidrar til å oppnå måla i Utviklingsplan for Vestland fylke om gode transportsamband og smart mobilitet, balansert areal- og naturressursbruk og klimaomstilling. Dette oppnår ein ved å nytte ny teknologi til å kople reisande og nytte ledig kapasitet i bilar som allereie køyrer på vegane.

Tiltaket er òg i tråd med anbefalingane i Regional transportplan, med tilhøyrande Strategi for berekraftig mobilitet og Strategi for mjuke trafikantar. I strategi for berekraftig mobilitet inngår både kollektivtransport, bil, sykkel, gonge og andre transportmiddel i eit fungerande mobilitetssystem der kollektive og delte løysingar kan bidra til mindre fotavtrykk med tanke på areal, støy, avfall og klimagassar.

Prosjektet bidreg til å oppnå måla i Grønn Strategi for Bergen gjennom å tilby berekraftig mobilitet som gjer gode, effektive og miljøvenlege transportløysingar.

Prosjektet er òg i tråd med høyringsutkast og vedtekne mål om berekraftig utbyggingsmønster og transportsystem i lokale kommuneplanars samfunnsdel i Miljøloftet-kommunane.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet vil vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen/ Skyss og kommunane i Miljøloftet der det overordna målet er å legge til rette for auka bruk av samkøyring i, og mellom, Bergen og øvrige omegnskommunar i Miljøloftet. Prosjektet støttar opp om mål om nullvekst i biltrafikken, og dermed og at trafikkvekst skal takast med kollektive løysingar, sykkel og gonge.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva?

Nei

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler?

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	7300
Tidligere løyving	0
2024	3200
2025	4100
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	0

Kostnadsvurdering utdyping

Tal på reisande er estimert på bakgrunn av tilsvarende teneste etablert i Danmark, og erfaringer frå tidlegare forsøk med samkøyring i Bergen. Berekningsmodell er basert på gjennomsnittleg samkøyringslengde på 30 km og ein gjennomsnittleg stønad per samkøyringstur på kroner 30.

Finansieringskilder

Stat post 66 Belønningsmidler drift kollektiv, inn



N/A Standardheving med vedlikeholds-karakter fylkesveg

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Ja
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Arna, Bergenhus, Fana, Fyllingsdalen, Laksevåg, Ytrebygda, Årstad, Åsane
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og formål

Midlene skal bidra til å holde fylkesvegnettet tjenlig, trygt og effektivt. Midlene går til tyngre vedlikehold som ikke kan finansieres over vanlige driftsbudsjett. Tiltakene skal ikke porteføljestyres.

Typiske tiltak: Nedslitte fortau oppgraderes, rekkverk oppgraderes/etableres, setningsskader, skrenter renskes, håndtering av overflatevann, forbedring/utbygging av murer/bruer som står i fare for å rase ut/er i prekær dårlig forfatning langs gangveg, kollektivtraseer (oppretholde fremkommelighet)



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Tiltakene som utføres skal sikre et åpent og trygt vegnett. De er dermed en grunnleggende forutsetning for måloppnåelse for alle andre tiltak. Tiltakene som utføres skal inneha kvaliteter som innehar element som bedrer/oppgraderer forholdene for myke trafikanter, bidrar til økt trafikksikkerhet eller bedrer fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Nullvekst: Effektmål

Åpent og sikkert vegnett.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Ikke relevant.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Tiltakene bygger opp under satsingsområder.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	
Tidligere løyving	
2024	51000
2025	51000
2026	51000
2027	51000
Restbehov etter 2027	102000

Kostnadsvurdering utdyping

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

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Sykkeltelling i Bergensområdet

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøløftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkel
Tiltaksområde:	Sykkel, Analyse
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	Bergenshus
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og formål

Prosjektet går ut på å etablere nye målepunkt for sykkeltellere, for å fange opp en større andel av sykkelreisene i Bergensområdet. Dette vil gjøre sykkelindeksen mer robust. I tillegg kan bedre og mer sykkelstatistikk bli brukt i kampanjar for å motivere flere til å sykle.

I første omgang kan det vere snakk om 2 nye sykkeltellepunkt i kommunene, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, og omkring 5 nye sykkeltellepunkt i Bergen, for å skape ett "tett snitt" rundt indre deler av byen.

Videre skal prosjektet ta sikte på å samordne datainnhenting fra sykkeltellepunktene i Bergensområdet, slik at alle sykkeltellepunkt er operative og inkludert i sykkelindeksen.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Prosjektet vil gi mer kunnskap om tallet på syklende og vil således utvide datagrunnlaget for sykkelindeksen. Høyere sykkelandel på bekostning av lavere bilbruk, bidrar til oppfyltingen av nullvekstmålet.

Nullvekst: Effektmål

Flere sykkeltellepunkt kan bidra til å gi ett bedre beslutningsgrunnlag for planlegging og prioritering av fysiske sykkeltiltak som skal øke sykkelbruken, og dernest redusere bilbruken.

Samfunnsøkonomisk nytte

Flere sykkeltellepunkt gir et bedre kunnskap/beslutningsgrunnlag for planlegging og prioritering av fysiske sykkeltiltak, slik at sykkeltiltakene med størst mulig samfunnsøkonomisk nytte blir valgt. Dersom forbedret sykkelstatistikk gir økt fokus på sykkelbruk, vil dette også kunne øke sykkelandelen.

Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Støtter opp under målsettingene i sykkelstrategi for Bergen.



Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet har fokus på sykkelteiling, det foregår andre prosjekter på teiling av gående, men det er formålstjenlig at de går som separate prosjekt for å sikre framdriften i hver av dem.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøloftet-midler? Ja

Tal i 1000 forventa 2024-kroner

	Sum
Totalkostnad	4000
Tidligere løyving	0
2024	2000
2025	2000
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Etablering av nye enkeltpunkt for sykkelteiling har en anslått total-kostnad på om lag 250 000 kr. Kostanden vil variere, avhengig av blant annet strømtilgang og omgivelser. I tillegg kommer kostander til å samordne datainnhenting fra sykkelteilingepunktene i Bergensområdet, slik at alle sykkelteilingepunkt er operative og inkludert i sykkelindeksen.

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler



N/A Utredning av kollektivprioritering på innfartsårer i Bergen

Prosjektet vert finansiert utanfor Miljøloftet, med anna statleg finansiering.

Var prosjektet med i handlingsprogram 2023-26?	Nei
Er prosjektet spilt inn til Miljøloftet tidligere?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Analyse, Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utenfor arbeidsgruppe
Bydel:	
Kommune:	Alver kommune, Askøy kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune
Byggherre/ansvarlig:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og formål

Det har i flere sammenhenger blitt etterspurt en vurdering av om feltene på innfartsårene til Bergen kan omdisponeres til kollektiv- og/eller sambruksfelt/tungbilfelt. Statens vegvesen har tidligere fått utarbeidet en utredning, hvor det basert på de kriteriene som var satt, ble identifisert et begrenset handlingsrom for omdisponering av felt.

Nå ønskes en ny utredning, på andre premisser, for å identifisere hva som skal til for å få etablert kollektivfelt og kollektivprioriteringer på innfartsårene til Bergen, og hvilken innvirkning dette vil ha på fremkommelighet og nullvekstmålet. Utredningen skal identifisere flere muligheter for kollektivprioritering ved å åpne for en større bredde av virkemidler og geografisk avgrensning enn forrige utredning.

Formålet med prosjektet er dermed å gjennomføre en utredning av trafikale effekter ved å innføre feltreservasjon på definerte innfartsårer til og fra Bergen sentrum. Utredningen skal svare på i hvilken grad feltreservasjon kan være et virkemiddel for å nå nullvekstmålet og hvilke effekter dette får for fremkommelighet. Det ønskes at utredningen skal bygge på firetrinnsmetodikken for problemløsning i transportsystemet fra SVVs Håndbok V712 «Konsekvensanalyser»¹. Firetrinnsmetodikken er en systematisk og analytisk metode for å vurdere løsninger fra de enkle til de omfattende, og går ut på at en gjennom fire trinn søker å finne nye løsninger og nye kombinasjoner av løsninger.



Måloppnåelse

Nullvekstmålet

Gjennom utredningen ønsker man å få svar på blant annet hvilken innvirkning kollektivprioritering vil ha på nullvekstmålet.

Nullvekst: Effektmål

Dette er noe av det man ønsker svar på gjennom utredningen, gjennom blant annet å se på fremkommelighetseffekter av tiltaket.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dette er noe av det man ønsker svar på gjennom utredningen.



Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk

Prosjektet vil blant forholde seg til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland (RTP), der en strategi for kollektivtransport er inkludert. I gjeldende kollektivstrategi for Hordaland heter det blant annet at man skal forbedre og videreutvikle kollektivtilbudet gjennom å tilby (blant annet) enkle reiser, effektive reiser og miljøvennlig drift.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsningsområder

Prosjektet kan også ses som et tiltak innen miljøvennlig innovasjon. Det kan også innebære fordelaktige konsekvenser for trafiksikkerheten, om f.eks reduserte fartsgrenser blir en konsekvens av prosjektet.



Disponible midler

Er tallene inkludert mva? Ja

Skal MVA finansieres med Miljøløftet-midler? Ja

Tal i 1000 2022-kroner

	Sum
Totalkostnad	5100
Tidligere løyving	0
2024	5100
2025	
2026	
2027	
Restbehov etter 2027	

Kostnadsvurdering utdyping

Finansieringsbehovet vil i stor grad avhenge av omfanget på arbeidet med å tilrettelegge transportmodellen, samt for å estimere kostnader. Det estimeres at finansieringsbehovet kan ligge på rundt 5 millioner kroner, hvorav konsulentkostnader kan havne på i overkant av 4 millioner kroner (inkl. mva.).

Finansieringskilder

Fylkeskommunale midler