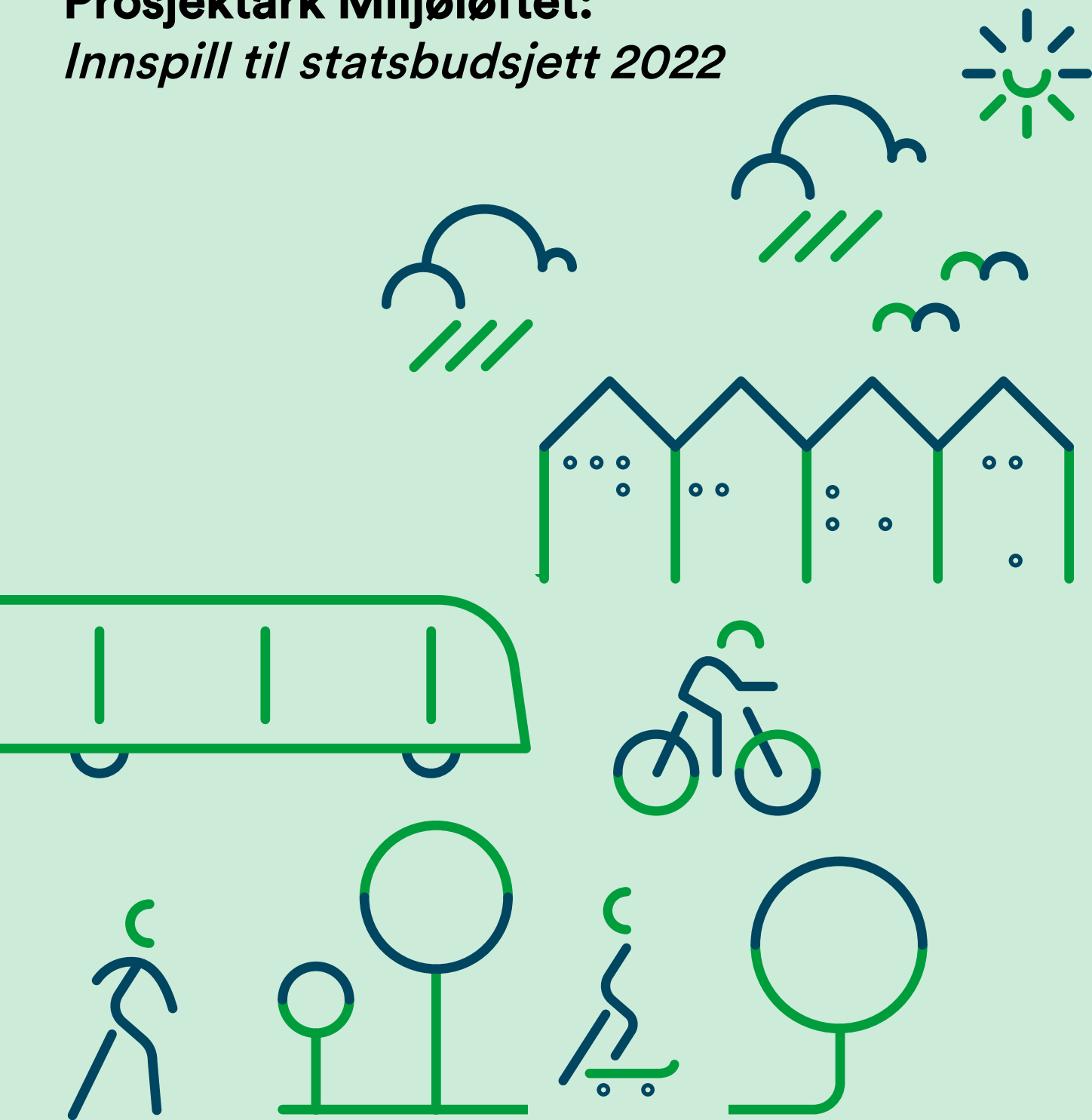


# Prosjektark Miljøløftet:

## *Innspill til statsbudsjett 2022*



SAMMEN  
OM



Miljøløftet

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



## Innholdsfortegnelse 1 / 3

Contents

<b>EKSISTERENDE PROSJEKTER</b>	<b>3</b>
<b>Bergen</b>	<b>4</b>
E16, Fv 585 Olav Kyrres gate	5
E39 Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 5, Kristianborg–Bergen sentrum	8
E39, Fv577 Sykkelstamveg delstrekning 6, Bradbenken–Sandvikstorget	11
E39, Fv577 Sykkelstamveg delstrekning 6, Sandvikstorget–Glassknag/	14
Fv582 Infrastruktur Paradis	17
Rv555, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	22
<b>Alver</b>	<b>25</b>
Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune (Fv5308 i Alver kommune)	26
5476 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås)	29
Kv1023, Kv1056 Regionsenteret Knarvik. Kulvert, G/S-veg, fortau og turveger	32
N/A Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.	35
<b>Askøy</b>	<b>38</b>
Kv1158 Kvernhusdalen	39
Fv5254 Kleppevegen ved Myrane	42
<b>Øygarden</b>	<b>45</b>
Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen	46
Kv1146 Kulvert Idrettsvegen	49
<b>NYE PROSJEKTER</b>	<b>51</b>
<b>Bjørnafjorden</b>	<b>52</b>
Fv552 GS-løysing som del av utbetningsentreprisa for Hatvikvegen	53
Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen	56

# Eksisterende prosjekter

# Bergen



## E16, Fv 585 Olav Kyrres gate

**Hovedtiltaksområde:** Kollektiv

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

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

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

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bedre trafiksikkerhet. Styrke konkurransevne for kollektivtransport.

#### Støttekriterier

Redusert kø. Redusert luftforurensing. Triveligere byrom.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Ikke relevant.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

*Ikke relevant.*

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

*Ikke relevant.*



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

### Kostnadsvurdering utdyping

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

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

*Nei*

### Finansieringskilde(r)

*Stat post 30 Programområdemidler riksveg*

### Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Ikke behov for reguleringsplan*

### Planstatus utdyping

*Ikke relevant.*

### Status grunnverv flervalg

*Avklart*

### Status grunnverv utdyping

*Ikke relevant.*

### Forberedende arbeider flervalg

*Byggesak godkjent*

### Forberedende arbeider utdyping

*Bygging pågår.*



## Gjennomføringsplan

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

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

## Utdyping

*Ikke relevant.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus, Årstad

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

**Vegeier etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Statens vegvesen

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

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



- å komplementere kollektiv transport
- bedre folkehelse
- bedre bymiljø

## Støttekriterier

Reduserer køer og luftforurensning.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

### Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

Ikke relevant.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

Ikke relevant.

### Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

**Status grunnerverv utdyping** *Ikke avklart.*

**Forberedende arbeider flervalg**

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



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Bygges av Bybanen.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

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

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafikksikkert tilbud for syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
<b>Kostnad fordelt på periode</b>	68675	18000	16400	20000	13875	0	0	0	0
<b>Kroneverdi</b>	2021	2020	2021	2021	2021	0	0	0	0
<b>Mva. inkl.?</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

### Kostnadsvurdering

Annet

### Kostnadsvurdering utdyping

Overslag på forprosjekt. Det må lages byggherreoverslag før utlysning.

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig, Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

Oppstart omprosjektering og bygging.

### Status grunnverv flervalg

Avklart

### Status grunnverv utdyping

Ikke behov for grunnverv.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

### Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Ikke relevant.*

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Bergenhus

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag og binder sammen hovedsykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger langs fylkesveg, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnelen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt.

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk, og bedrer forholdene for kollektiv.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

## Disponible midler

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

**Kostnadsvurdering** Byggherreoverslag, Annet

**Kostnadsvurdering utdyping** Ikke relevant.

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Nei

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

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

## Plan og gjennomføring

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

**Planstatus utdyping** Ikke behov for reguleringsplan.

**Status grunnverv flervalg** Arbeid pågår

**Status grunnverv utdyping** Vestland fylkeskommune gjennomfører grunnverv.

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

**Forberedende arbeider utdyping** Ikke relevant.

## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Ikke relevant.*



## Fv5200 mfl. Infrastruktur Paradis

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Fana

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Som ledd i den fortettende utbyggingen av området skal eksisterende infrastruktur justeres og utvides slik at det kan legges til rette for gode og trafikksikre løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen i området. Gang- og sykkeltilbudet fra Statsminister Michelsens veg til Tunvegen oppgraderes og det etableres en ny forbindelse for myke trafikanter mellom Tunvegen og Jacob Kjødesveg. Det skal etableres en 40m lang ny gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanesporet. (Broen er godkjent i Vegdirektoratet). Dette bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet. Bussholdeplasser ved Paradis skole blir oppgradert. Prosjektet vil forbedre trafikksituasjonen ved Paradis skole, og det blir etablert sikre krysningspunkt for myke trafikanter i prosjektet.

### Formålet med prosjektet

*Bakgrunn: Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortetningsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir planen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken. I områdeplanen er det lagt opp til at det skal bygges ut 600 boliger, og ca. 20 000/m<sup>2</sup> næringsareal. Rekkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Området er i dag under utbygging på S5, S10 og BB3, bilde 1 og 2 (S5). Disse boligene er klare i løpet av 2020, og med innflytting av de første leilighetene til våren 2020. I områdene S1 og BB1 pågår det planprosesser. Området har stor gjennomgående trafikk. Paradis skole har i underkant av 500 barneskolelever (1. – 7. klasse), og mange av disse kommer fra Paradis og tilgrensende områder. Området har et lite tilrettelagt tilbud for gående og sykklende, og spesielt til/fra skolen. Et av hovedformålene med tiltaket er å bedre forholdet for disse brukergruppene. Utbyggingsaktiviteten antas å fortsette de nærmeste årene. I styringsgruppen for Bergensprogrammet ble det 12. juni 2015, besluttet å legge til grunn 50% finansiering fra Bergensprogrammet til utbyggingen av den fylkeskommunale infrastrukturen i området, sett over hele utbyggingsperioden for all infrastruktur. Resten skulle finansieres gjennom bruk av utbyggingsav-*

taler, se også sak 25-18 til Miljøløftet/AKG. I 2014 gjennomførte SVV et anslagsseminar (datert 28. oktober 2014) for å beregne kostnadene ved utbyggingen av den offentlige infrastrukturen. Kostnaden ble samlet anslått til kr. 280 mill (eks. mva) Denne summen er senere lagt til grunn for de utbyggingsavtaler som er inngått. Status: Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har siden 2014 arbeidet med å få klargjort den offentlige infrastrukturen for bygging. Byggetrinn 1 var opprinnelig strekningen Tunesvegen – Jacob Kjødesvei, og med bro over Nesttunveien (Fv 582). I løpet av prosjektperioden fant en derfor det sterkt ønskelig å forlenge strekningen helt ned til Paradis skole, ved utbedring av Christian Michelsensvei. Rød markering i kartet viser hele strekningen. Strekningen er prioritert fordi den er et viktig hovedgrep – og trase i områdeplanen for å oppnå trafikksikre løsninger for myke trafikanter, herunder tilrettelegge for god adkomst til bybanestoppet. Spesielt viktig er det å få etablert sikker og god gangvei i den perioden hvor området bygges ut. Utbyggingen legger også til rette for bruk av sykkel og annen mikrotransport. Deler av strekningen er en allmenning. Det er en grunnleggende ambisjon i alle fortettingsområder om å fortette med kvalitet. Dette er lagt til grunn ved valg av løsninger for infrastrukturen på Paradis.



## Måloppnåelse

### Primærkriterier

Prosjektet bidrar til:

- Å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten
- Å sikre god gang/sykkeladkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel
- Å få tilpassete løsninger for næringstransportens behov i området
- Å styrke grunnlaget for kollektivtrafikken
- Tiltaket inngår i et prioritert fortettingsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/ utviklingen av området, slik rekkefølgestemmelsene i planen forutsetter. Trafikksikkerhetstiltak, og gang/sykkeltiltak:
  - Etablering av trase fra Tunvegen- Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg Kollektivtrafikk:
  - Styrking av kollektivtrafikken gjennom tilrettelegging for utbygging av fortettingsområde/bybanestopp Paradis

### Støttekriterier

- Tiltaket gir en attraktiv, god og sikker gang- og sykkelvei og legger således godt til rette for økt bruk
- Tiltaket legger til rette for en rask vei til og fra skolen, og reduserer gjennomsnittsavstandene for de fleste
- Tiltaket gir lett adkomst til og fra skole, samt dagligvarebutikker i området. Dette legger til rette for redusert personbiltrafikk

### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

- Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv
- Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir

*mulighet for trafiksikker og god «myk» transport*

- *Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen», jf. kommuneplanens arealdel*

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

**Kostnadsvurdering utdyping**

Med utgangspunkt i kostnadsanslaget fra 2014 var strekningen som nå er startet opp anslått til i underkant av 140 mill. (inkl. mva). Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag viser at hele strekningen har en kostnad på kr. 180 mill (inkl. mva). Dette er ca 40 mill høyere enn det opprinnelige kostnadsanslaget viser. Hovedårsaken til dette er avklaringer og prosjektering av detaljer som følge av ny pågående reguleringsplan for deler av strekningen, undervurderte kostnader ift grunnverv og grunnforhold samt kompleksitet ved å bygge nært andre pågående byggeaktiviteter. I 2020 ble kostnaden for dette byggetrinnet fastlagt til 180 mill -2020 kr. I kostnaden inngår kostnader for ny bro over Nesttunvegen og bybanesporet. Det er knyttet usikkerhet til kostnadene til denne brua som lyses ut i samspillskontrakt våren 2021. I tallet for tidligere løyving lengre oppe i prosjektarket inngår fylkeskommunal finansiering over Bergensprogrammet/ Miljøløftet tom. 2020 og anleggsbidraget fra private utbyggere.

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

**Er prosjektet vurdert av byggherre?**

Ja

**Finansieringskilde(r)**

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

**Prosjektet som del av helhet**

Prosjektet kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder:

- Gange og sykkel
- Trafikksikkerhet
- Kollektiv



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

*Reguleringsplan vedtatt, Reguleringsplan pågår*

### Planstatus utdyping

*Områdeplan for Paradis ble vedtatt i 2014 og den legges til grunn for det som bygges. I de områdene der det er behov for dispensasjon fra planen vil tiltak kun realiseres ved godkjente dispensasjoner.*

### Status grunnverv flervalg

*Avklart*

### Status grunnverv utdyping

*Ikke relevant.*

### Forberedende arbeider flervalg

### Forberedende arbeider utdyping

*Det pågår byggesaksbehandling for søknader for dispensasjon for å sikre samsvar med pågående detaljregulering av Tunvegen mm. Prosjektet må vurdere avbøtende tiltak om dispensasjon ikke gis.*



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

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

## Rv555, Fv558 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Bergen kommune

**Bydel:** Laksevåg

**Byggherre/ansvarlig:** Statens vegvesen

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

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

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ikke oppdatert.



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Annet

## Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeidet revidert anslag i byggefase

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke aktuelt.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke aktuelt.

Forberedende arbeider flervalg

Forberedende arbeider utdyping *Bygging pågår*



## Gjennomføringsplan

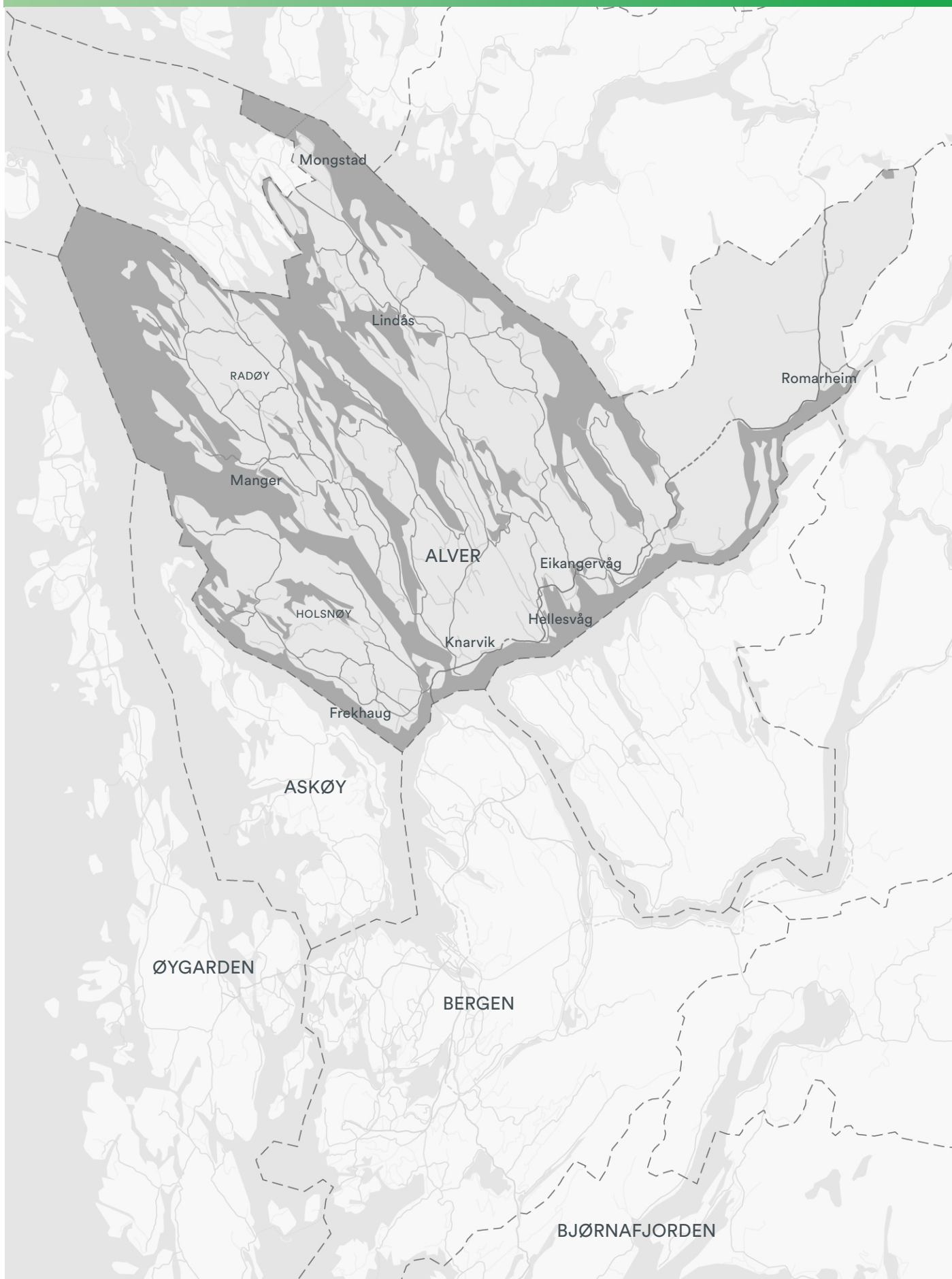
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				01.01.2016	01.01.2019	31.01.2019	31.10.2021	31.01.2022

### Utdyping

*Ikke aktuelt.*



# Alver



## Fv5308 Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune (Fv5308 i Alver kommune)

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Dagens 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 skule.

#### Støttekriterier

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

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi.



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

## Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

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

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

Prosjektet grenser opp til Nordhordlandspakka sitt prosjekt med rundkjøring på Frekhaug, -med arm inn på Fv. 5308 og er en forlenging av dette rundkjøringsprosjektet som ligg høgt oppe på gjennomføringsplanen i denne pakka. Tiltaket vil lyses ut som opsjon på kontrakt for realisering av rundkjøring i Frekhaugkrysset. Byggherreorganisasjonen for Nordhordlandspakken er rigget for å kunne realisere tiltaket i Sagstadvegen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

<b>Planstatus utdyping</b>	<i>Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.</i>
<b>Status grunnerverv flervalg</b>	<i>Arbeid pågår</i>
<b>Status grunnerverv utdyping</b>	<i>Ikke relevant pt. utover at arbeid pågår.</i>
<b>Forberedende arbeider flervalg</b>	
<b>Forberedende arbeider utdyping</b>	<i>Tiltaket prosjekteres for å rekke utlysning som opsjon på kontrakt for Frekhaugkrysset.</i>



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

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

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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

- bedre trafikkikkerheten på strekningen
- bedre framkommeligheten for gående og syklende
- bidra til at en større del av trafikken tas av gange og sykkeltrafikk
- tilrettelegge for økt sykling på korte turer
- sikre framkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende og næringstransport



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

## Støttekriterier

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

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer. Tiltaket underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

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

**Er prosjektet vurdert av byggherre?** Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet

### Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

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



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

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

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

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

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

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

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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

### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

Ikke aktuelt.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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



## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

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

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke aktuelt.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Nesten all grunn er kommunal eller statlig.

## Forberedende arbeider flervalg

## Forberedende arbeider utdyping

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



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

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

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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Alver kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Alver kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Alver kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Alver kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

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

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

## Kostnadsvurdering utdyping

Sluttproduktet vil bli tilpasset økonomi.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

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



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Ikke relevant.

## Status grunnverv flervalg

Avklart

## Status grunnverv utdyping

Nesten all grunn er kommunal.

## Forberedende arbeider flervalg

Byggesak godkjent

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

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

# Askøy



## Fv5254 Kleppevegen ved Myrane

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Askøy kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

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

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

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny 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.

### Formålet med prosjektet

Utløsende faktorer for prosjektet er ny videregående skole og idrettshall. Det vil bli etablert et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen som kan bidra til å øke andelen av denne trafikantgruppen og samtidig bedres forholdene for kollektivreisende ved at det anlegges nye holdeplasser. Det vil bli mindre persontrafikk med bil inn i Myrane-området.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og helhetlig tilbud. Gange og sykkeltilbudet kobles mot regionsenteret Kleppestø, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud på Askøy. Myrane er beliggende sentralt på Askøy, like nord for Kleppestø sentrum, og betjener hele kommunen. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk ved at det anlegges nye holdeplasser. Her vil også komme en trafikksikker holdeplass til skoleskyss. Områdeplanen for Myrane viser en ordnet veg- og parkeringsstruktur, der største delen av området skal være bilfritt og tilrettelagt for gående og syklende. Da området er sentralt og nært kollektivknutepunkt, legges det til rette for høy utnyttelse i byggeområdene. Området består av idrettsanlegg (Askøyhallen, utvides i 2024 og fotballbaner), skoler (barneskole 600 elever, ungdomsskole 630 elever, voksenopplæring 200 elever og videregående skole 500 elever). Fylkeskommunen skal bygge ny videregående skole i området, der elevtallet skal økes fra ca. 500 til ca. 1000. Kommunen bygger i samar-

beid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytting til ungdomsskolen. I tillegg er her helsetjenester, med bl.a. sykehjem, legevakt og helsestasjon – totalt ca. 200 ansatte. Planen har redusert antall overflateparkeringsplasser fra ca. 300 til 200, og en legger opp til at en i større grad skal reise kollektivt, sykle eller gå til området.

## Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at antall parkeringsplasser reduseres. Tiltaket vil også bedre forholdene for gående og syklende til og gjennom området, og det vil styrke gangtilkomsten til og forholdene for kollektivtilbudet. Turer for nyttetraffic inn i området reduseres ved at man tilrettelegger for felles bossug.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og nullvisjonen, kommuneplanens samfunns- og arealdel, trafikksikringsplan for Askøy, handlingsplan kommunale veier og stadfestet reguleringsplan for området. Tiltaket er også i samsvar med pågående arbeid med gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, og omfatter gange, sykkel, kollektiv, parkering, trafikksikkerhet og varelevering inn i området.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Gjennomføring av tiltaket vil føre til økt andel av gående og syklende. Det blir til sammen ca. 2200 elever i området (etter utbygging), arbeidsplasser tilknyttet blant annet helseforetak og skole, offentlige tjenestetilbud og ny idrettshall. Det er omkringliggende større boligområder som vil ha nytte av tiltaket ved bedre tilkomst til skole, fritidsaktiviteter, helsetilbud og Kleppestø senterområde. I tillegg vil de ulike boligområdene bli knyttet sammen gjennom tiltaket, og området vil fremstå mer helhetlig og attraktivt enn i dag. Sammen vil dette bidra til å overføre reiser fra personbil til kollektiv/gange/sykkel. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helsegevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket vil bli en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Askøy.



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

## Reguleringsplan



## Kostnadsvurdering utdyping

Overslag basert på reguleringsplan (2018-kr) angir tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. Prisjustert til 2021-kr utgjør dette ca. 119 mill. Askøy kommune finansierer 34 mill. og det er inngått finansieringsavtale mellom Askøy kommune og Vestland fylkeskommune, vedtatt av fylkestinget 29.9.20 (sak 118/2020): «Vestland fylkeskommune (VLFK) betaler en sum på 30 mill. kr som dekker alle VLFKs forpliktelser i forbindelse med områdeplanen herunder alle rekkefølgekrav». Resterende finansiering av tiltaket søkes finansiert gjennom Miljøløftet. Det vurderes å være noe usikkerhet i kostnadsvurderinger fra anslaget. Det vil utarbeides byggherreoverslag i forkant av utlysning. Prosjektering/grunnerverv dekkes av midler utenom Miljøløftet. VLFK lyser ikke ut tiltaket før det foreligger fullfinansiering for tiltaket.

<b>Er prosjektet vurdert av byggherre?</b>	Ja
<b>Finansieringskilde(r)</b>	Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Annen finansiering utenfor Miljøløftet
<b>Prosjektet som del av helhet</b>	Mulig VA-prosjekt i samme område.



## Plan og gjennomføring

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



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

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

## Kv1158 Kvernhusdalen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Sykkel

**Kommune:** Askøy kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Askøy kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Askøy kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Askøy kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere gang- og sykkelveg, langs eksisterende kommunal veg, lengde ca. 660 m. Askøypakken skal anlegge veg og gang- og sykkelveg fra Juvik til Haugland. Tiltaket er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppestø til Ravnanger. Det er også tilknytting til eksisterende gangveg over Stongafjellet mot Kleppestø.

### Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende. Vegen er skoleveg til Kleppe skole. Tiltaket vil medføre at en får et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Juvik til Strusshamn, som er del av lenken mellom Kleppestø - Ravnanger.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafikksikkert tilbud. Gange- og sykkeltilbudet vil være skoleveg til Kleppe skole og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy. Tiltaket vil gi et trygt alternativ for gående mot hovedkollektivtilbud til/fra Kleppestø og til Bergen sentrum.

#### Støttekriterier

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

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel og stadfestet reguleringsplan for området. Tiltaket er også i samsvar med pågående arbeid med gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, gjennom trygg og sikker skoleveg til Kleppe skole, og generelt økt trafikksikkerhet i Kvernhusdalen. Tiltaket vil også bidra til økt bruk av kollektivtilbudet.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Det er omkringliggende større boligområder som vil ha nytte av tiltaket ved bedre adkomst til butikk, skole, fritidsaktiviteter mm. I tillegg vil de ulike boligområdene bli knyttet sammen gjennom tiltaket og bidra til å overføre reiser fra personbil. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helsegevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket er en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnettet nord/sør på Askøy.



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

### Reguleringsplan

### Kostnadsvurdering utdyping

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

### Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

### Prosjektet som del av helhet

Mulig VA-prosjekt i samme område.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

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

### Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

### Status grunnverv utdyping

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

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

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



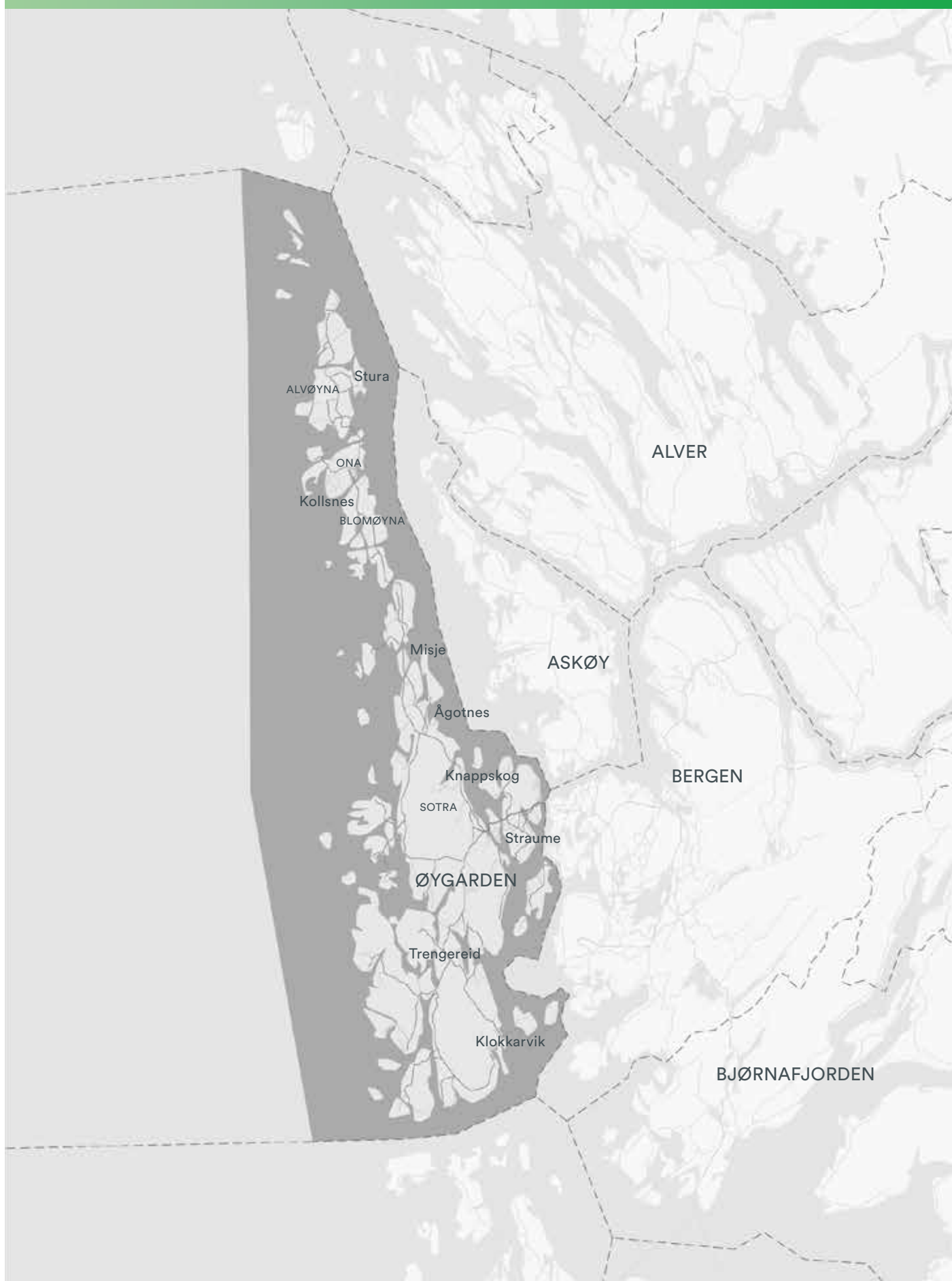
## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

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

# Øygarden



## Kv1136 Sentrumsgate Grønamyrsvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

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

**Kommune:** Øygarden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Øygarden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Dagens løsning vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig, spesielt for gående og syklende. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere fra veg til en gatestruktur med større fokus på gående og syklende. Tiltaket inngår i ei heilskapleg utvikling av gatenettet for indre kjerne av regionsenteret. Det er behov for oppstramming av vegkropp og fortau, som kan gi bedre trafiksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområdet og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkopling til tilgrensande gatetun.

### Formålet med prosjektet

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



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

## Støttekriterier

Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på riksveg.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Områdeplan for Straume, med byromsstrategi. Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD og HFK.

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	68750	0	0	37500	31250	0	0	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei

## Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsoverslag er basert på reguleringsplan.

## Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Kommunen jobbar med ein utbyggingsavtale.



## Plan og gjennomføring

## Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

## Planstatus utdyping

Området er regulert.

## Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

## Status grunnverv utdyping

Ikke relevant.

## Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

Ikke relevant.



## Gjennomføringsplan

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

### Utdyping

*Ikke relevant.*



## Kv1146 Kulvert Idrettsvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

**Kommune:** Øygarden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Øygarden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Øygarden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

Idrettsvegen er ein svært belasta veg med mykje tungtransport. Føremålet er å betre framkomsten og tryggleiken mellom Straume sentrum og idretts-, industri- og skuleområde i idrettsvegen.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

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

#### Støttekriterier

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

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	12800	0	0	12800	0	0	0	0	0
Kroneverdi	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

**Kostnadsvurdering** *Byggherreoverslag*

**Kostnadsvurdering utdyping** *Ikke relevant.*

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

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

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



## Plan og gjennomføring

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

**Planstatus utdyping** *Ikke relevant.*

**Status grunnerverv flervalg** *Avklart*

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

**Forberedende arbeider flervalg** *Detaljprosjektering ferdig*

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



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

*Ikke relevant.*



# Nye prosjekter

# Bjørnafjorden



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

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafiksikkerhet

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

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Vestland fylkeskommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Vestland fylkeskommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg trafikkvekst. Sentralt i dette tryggleiksarbeidet står utbygging av funksjonelle og sikre GS-løysingar.



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Bebuarane langs Hatvikvegen (Solstrand og Bø og Midtbø) har i dag inga fortau eller GS-veg mellom heim og skule/barnehage eller heim og jobb på Osøyro. Det er ikkje muleg å gå eller sykle til nærast busstopp utan å bevege seg i køyrefeltet for bilane på Hatvikvegen. Etablering av ei trygg GS-løysing vil redusere dagens kortdistansetransport med personbil og leggje til rette for at framtidige bebuarar i det massive utbyggingsprosjektet på Bjånes òg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.

#### Støttekriterier

Kortdistanssekøyninga med personbil på Hatvikvegen er omfattande og det vil vere betydelege utslippskutt av klimagassar som følgje av det vert bygd eit trafiksikkert tilbod for mjuke trafikantar langs vegen. Den reduserte personbiltrafikken vil gjere sitt til at ulempene med trafikkstøy vert monaleg betra.

## Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet har samanfallande mål med områdeplanen for Hauge, lokal handlingsplan for trafikktryggleik, kommunedelplan for klima og miljø, regional plan for attraktive senter, sentrale føringar for samrodna areal- og transportplanlegging

## Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Bjørnafjorden kommune er i dialog med fylkeskommunen og Skyss for å betre kollektivtilbodet på Hatvikvegen. Tiltaket ligg utanfor planområdet for sentrumsplanen, men er del av områdeplanen for Hauge. Dette gjer at elementer av nærsenterfunksjonalitet og knutepunktsutvikling har relevans og implikasjonar for Hatvikvegenprosjektet. Ein ny og trafiksikker Hatvikveg er etterlengta som tiltak for å understøtte lokale og regionale mål for trafikktryggleik, kollektivtransport og attraktive senter/bumiljø.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag, Reguleringsplan, Konsulentrapport

## Kostnadsvurdering utdyping

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

## Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

## Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg

## Prosjektet som del av helhet

Utbedring av Hatvikvegen er eit viktig grep for å kople tidlegare Fusa og Os kommunar saman med ei trafikksikker vegløyving. Dette vil òg kome utbygginga på Bjånes til gode, som er eit privat initiativ som er forplikta til å yte økonomisk bidrag til gjennomføringa av hovudentre-  
prisen.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

### Planstatus utdyping

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

### Status grunnerverv flervalg

Arbeid pågår

### Status grunnerverv utdyping

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

### Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig

### Forberedende arbeider utdyping

Saka er snart klar for byggjesakshandsaming.



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

Det er knytt usikkerheit til grunnerverv og endeleg finansiering.

## Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen

**Hovedtiltaksområde:** Gange, sykkel og trafikksikkerhet

**Spesifisering tiltaksområde:** Gange, Trafikksikkerhet

**Kommune:** Bjørnafjorden kommune

**Bydel:**

**Byggherre/ansvarlig:** Bjørnafjorden kommune

**Vegeier etter endt prosjekt:** Bjørnafjorden kommune

**Driftsansvarlig etter endt prosjekt:** Bjørnafjorden kommune

### Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

### Formålet med prosjektet

Bygge samanhengande forttau frå gymnaset og barnehagen bort til Idrettsvegen og nærbutikken (2022). I første del av prosjektet skal det avklarast tilhøve (tekniske installasjonar) i grunnen (2021).



### Måloppnåelse

#### Primærkriterier

Ved å auke trafikktryggleiken inn mot barnehage og skule vil ein venteleg kunne sjå ei redusert mengde skuleskyss med privatbil.

#### Støttekriterier

Eit samkanhengande forttau inn Gymnasvegen vil gjere at born og unge kan begynne å gå og sykle trygt til skule og barnehage. Dette vil ha utsleppskutt av klimagassar frå personbiltrafikk knytt til skule- og barnehageskyss som direkte følgje. Oppstuing av trafikk inn Gymnasvegen og kø ut på Byvegen (E39), med lokal luftforureining i skule- og barnehageområdet, vil verte redusert. Trafikktryggleiken vil styrkast vesentleg med eit forttau ut til Idrettsvegen, primært sikre småbarna i barnehagen her.

#### Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er prioritert i kommundelplan for trafikktryggleik i Bjørnafjorden kommune.

#### Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil i si første fase (2021) gjere undersøkingar som vil avklare om det er muleg og hensiktsmessig å kople kommunal VA-avdeling på tiltaket si anleggsfase (2022).



## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepne i trafikken, så vil tiltaket gjere at sannsynet for uhell/ulykker i Gymnasvegen vil kunne reduserast i svært høg grad, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdiar". Sannsynet for at nokre av ulykkene dessverre vil vere av alvorleg grad, som har ei realøkonomisk verdisetting kring 5,5 millionar kroner per tilfelle, kan ikkje sjåast bort frå. Sannsynet er svært høgt for ulykker på denne vegen då her er både barnehagebarn og skuleelvar, i ein kritisk kombinasjon med at vegen er kopla til høgt trafikerte Byvegen (E39) i begge endar.



## Disponible midler

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

## Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

### Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

### Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

### Prosjektet som del av helhet

Trafikksikring og tilrettelegging for GS langs Byvegen og sentrale sidevegar.



## Plan og gjennomføring

### Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

### Planstatus utdyping

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

### Status grunnerverv flervalg

Avklart

### Status grunnerverv utdyping

Kommunen er grunneigar.

### Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

## Forberedende arbeider utdyping

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



## Gjennomføringsplan

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

## Utdyping

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

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

Miljøløftet  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen