

Prosjektportefølje 2024

Vedlegg til Miljøløftets handlingsprogram 2025-2028



SAMMEN
OM



Miljøløftet

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. Det er to typar prosjektark: eitt for byggeprosjekt og eitt for samlepotar som inkluderer fleire mindre prosjekt og/eller driftsprosjekt.

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 2023. I hovudsak er det ikkje gjort oppdateringar av prosjektstatus og -informasjon etter dette.

Prosjektporteføljen for 2024 inneheld 96 prosjekt. Prosjekt som er prioritert med midlar i handlingsprogram 2025-2028 er markert med eit grønt merke.

Merknader:

- Påbegynte prosjekt som ikkje har finansiering i handlingsprogramperioden 2025-2028 er ikkje inkludert i porteføljen.
- Tala er basert på innspelte prosjektark, og viser foreslått periodisering, og finansieringskjelde der dette er oppgitt. Tal er oppgitt i heile 1000. For dei prosjekta som er prioritert i handlingsprogrammet, er tala justert til forventta 2025-verdi.
- Det kan ha blitt gjort endringar i enkeltprosjekt undervegs i rulleringa av handlingsprogrammet.
- Porteføljen inneheld oppdaterte tal kun for det som skal finansierast gjennom Miljøløftet. Eventuell finansiering utanfor Miljøløftet er ikkje justert etter at prosjektark vart spelt inn.

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

Innhold

Bergen kommune

Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak	7
E39 Steinestøkrysset - kollektivfremkommelighet og TS	11
Fremkommelighetstiltak sykkel	14
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	17
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold	20
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding	24
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal	28
Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien	32
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	36
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen	40
Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen	44
Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg	48
Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei	52
Utredning av kollektivprioritering på innfartsårer i Bergen	56
Oppgradering signalanlegg og ASP	60
Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	63
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken –Glass Knag	67
Trafikksikkerhet	71
Nonneseter	74
Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg	78
Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien	82
Johan Berentsens vei - etablering av fortau	86
KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva	89
KDP mot vest, arealplan	92
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop	96
Oppfølging av handlingsplan for sykkelseting i Bergen kommune	100
Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	104
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger	107
Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole	111
Kjøkkelvikeien samanhengande gang og sykkeltilbod	115
Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle	119
Apeltunvegen	123

Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspu­ter	127
Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien	131
Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler	135
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss	138
KV99994 Nonnekloppen til Florida	141
Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling	144
Kv3373 Bjørndalsbakken bru	147
Oppgradering holdeplasser	150
Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 mellom Bergen sentrum og Oasen	153
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 5b, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikk­gaten	156
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg	161
Klostergaten, gateopprusting	166
Gangveier til kollektivtraseer	170
Gang- og sykkelbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune	174
Bysykelordningen i Bergen	177
Sykelbyavtale - Sykelbyen Bergen	180
Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune	183
Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein	187
Arbeidsprogram for arbeidsgruppe Bergen sentrum	190
Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtfærd	193
Bybanen Byggetrinn 5	197

Alver kommune

Samlepott belønningmidler Alver 2024	200
Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau	205
Fv5474 Seim, fortau og avkøyrsløsanering	209
Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen	213
Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver	217
Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen	220
Fv565 Hilland i Alver kommune, kryssløsning	223
Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrsløsanering	227
Ostereidet/Lindsdalen, fortau	231
Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier	235
Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune	239
Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg	243

Askøy kommune

Nordre Hauglandsveg	247
Kleppevegen ved Myrane	251
Oppfølging av sykkelstrategi	256
Planleggingsmidler Askøy kommune	259
Skarholmvegen	262

Bjørnafjorden kommune

Sykkelparkering	267
Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden	270
Strategi for grønn mobilitet Bjørnafjorden kommune	273
Sykelstrategi Bjørnafjorden kommune	276
Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løsning langs Hatvikvegen	279
Fv5150 Troll dalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning	283
Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg	286

Øygarden kommune

Skogsskiftet sentrumsområde	289
Trafikksikringsplan Øygarden	293
Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret	296
Trafikkanalyse for regionsenter Straume	299
Arefjordsvegen	302
Innfartsparkering Ågotnes	305
Bildøyvegen/Straumsundet bru	308
Akse Straume sjøfront til gangbru Brattholmen	311
Vestsidevegen	314
Vorland-Forland	318
Prosjektstilling innanfor mobilitet i Øygarden kommune	322
Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1	325
Prosjekt ”bysyklar” i regionsenteret	329

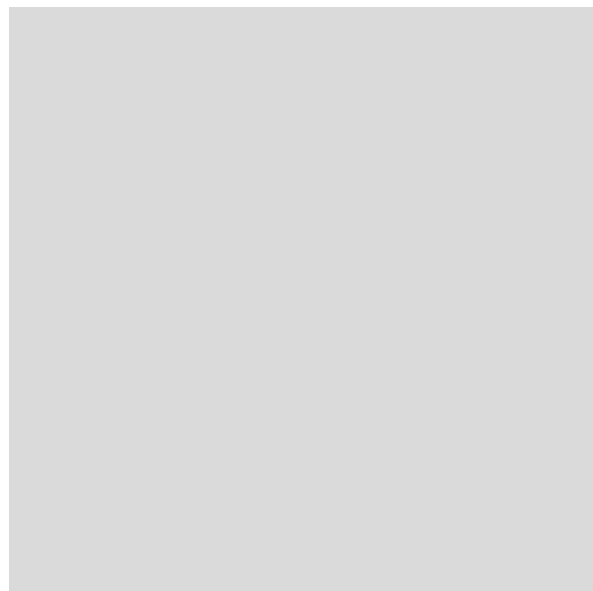
Heile avtaleområdet

Samkøyring	333
Sykkeltelling i Bergensområdet	337
Standardheving med vedlikeholdskaraktar fylkesveg	340

Prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerv	343
Drift av sekretariatet i Miljøløftet	346
Reisevaneundersøkelsen (RVU)	349

Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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 trafiksikkerheten for syklende i retning øst-vest. Strekningen inngår som en del av sykkelstrategiens vedtatte sykkelnett, offentlig utbyggingsfase 1. Vilhelm Bjerknes vei tilhører offentlig utbyggingsfase 2, men er en naturlig påkobling mellom Hagerups vei og Wiers-Jenssens vei.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Redusert reisetid 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 betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Manglende tverrkobling etableres for syklende.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		For syklende vil reiseavstanden fra Wiers-Jenssens vei x Nattlandsveien til Sletten senter reduseres med ca. 1 km.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		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 syklister øker attraktiviteten/trafikksikkerheten og kan bidra til at flere velger å sykle.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		Svært lite, men knyttet til reiser overført fra bil og kollektiv til sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		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 trafikksikkerhet. Mer attraktivt sykkelsystem for beboere i nærområde kan økt bruk av sykkel som transportmiddel, og med dette følger økt helseeffekt.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 71650
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar			15 675	44 204		
MVA				3 919	11 077		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Høy grad av usikkerhet da kostnadsvurderingen var vurdert som del av forprosjekt. Per 2023 er tiltaket usikkert, og kostnadsvurderingen vil oppdateres lengre ut i reguleringsplan prosessen. Det er i 2023 estimert grunnnervvskostnader for antatt tiltak, som øker antatt total kostnad. Vedtak av reguleringsplanen vil gi tydeligere bilde av nødvendig grunnnervv. Det er benyttet finansdepartementets forventede indekser for 2023 og 2024, og kostnadene i 2027 er følgelig indeksregulert med 6% fra Handlingsprogram 24-27.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng med andre prosjekt/tiltak?

Tiltaket fra Fv585 Nattlandsveien, Birkelundtoppen-Hagerupsvei, nord er tilstøtende til prosjektavgrensningen. Særlig kryss Hagerupsvei x Nattlandsveien vil trolig påvirke begge planene, samt kryss Wiers-Jenssens vei x Nattlandsveien.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan pågår

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Oppstart reguleringsplan høsten 2022. Baseres på forprosjekt fra 2021. Prosjektets fremdrift er forsinket ca. ett år fra Gjennomføringsplan levert til Handlingsprogram 2024-27. Dette grunnet behov for vurdering av trafikkomlegginger som påvirker et større vegnett på Landås. Arbeidet med trafikk konkluderes ila 2023, og ny forventet leveranse til 1. gangs offentlig ettersyn er 3. tertial 2024. Forventet vedtak av planen våren 2026.

Status grunnnervv

Ikke avklart

Status grunnnervv utdyping

Når reguleringsplanen er vedtatt kan en gjennomføre grunnnervv, derav høy usikkerhet da plangrepet ikke er bestemt.

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdyping

Plangrepet er ikke bestemt, som gir høy grad av usikkerhet.



Gjennomføringsplan

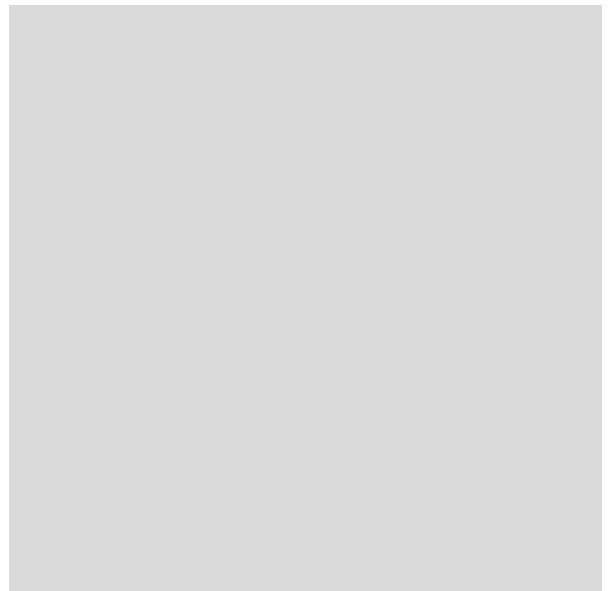
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	3. kvartal 2021	3. kvartal 2022	3. kvartal 2026	3. kvartal 2022	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjuping

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko. I 2023 er det gjennomført geotekniske undersøkelser, samt landmåling. Dette vil redusere usikkerheten allerede i planfasen. Grunnerverv periodiseres i prosjekteringsfase, men kostnaden føres som P30 midler.

E39 Steinestøkrysset - kollektivfremkommelighet og TS

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Det skal lages forprosjekt for tiltak i krysset inkl. trafikkteknisk/signalteknisk vurdering. Formål: Bedre fremkommelighet på E39 for kollektivtrafikken fra Alver og nordre Åsane til Åsane senter og Bergen sentrum.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



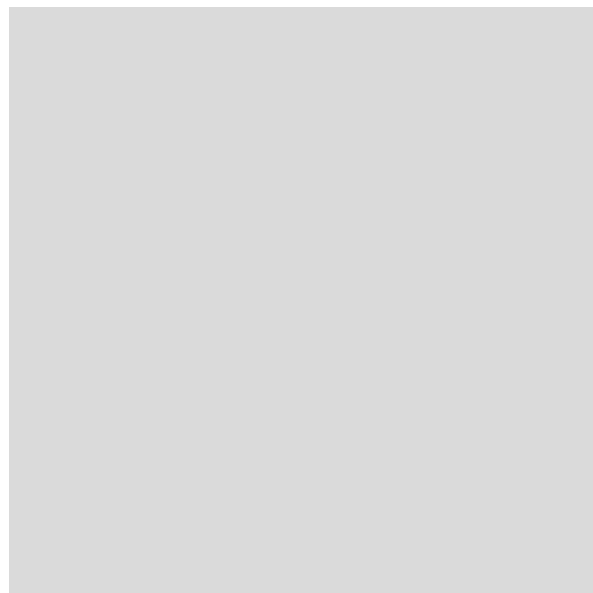
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Fremkommelighetstiltak sykkel

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	16 375	3 744	3 744	3 744	3 744	3 744
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert inn samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter hva som realiserast. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2017 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



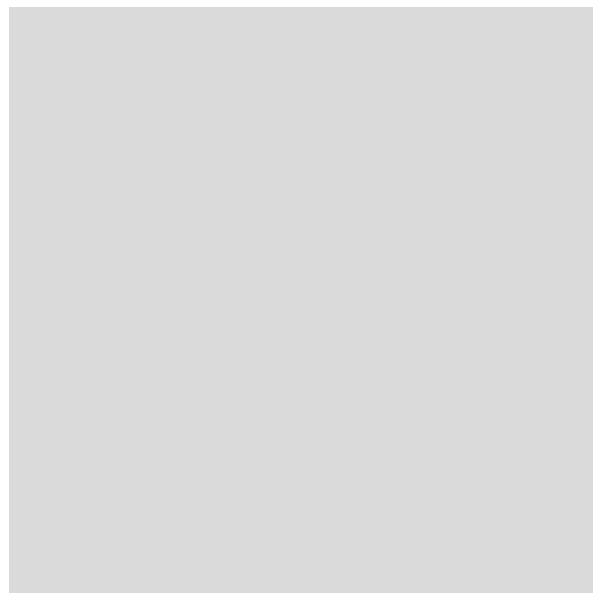
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Tiltakene vil hovudsakelig blir gjennomført etter strekningsvise utredninger. Det kan imidlertid i tillegg også blir gjennomført tiltak på kritiske punkt som ikke inngår i strekningsvise utredninger.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Det er i tråd med kollektivstrategien å auke framkomme så den vert betre og meir forutsigbar for buss. Dette gjeld spesielt på strekninger der det transporterast mange kollektivpassasjerer.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaka vil ofte bidra til auka trafikktryggleik og betre høve for myke trafikanter.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	14 854	4 264	4 264	4 264	4 264	4 264
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott vert rapportert samlet/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere ut i frå dei tiltaka som utbetrast. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2017 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjetindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



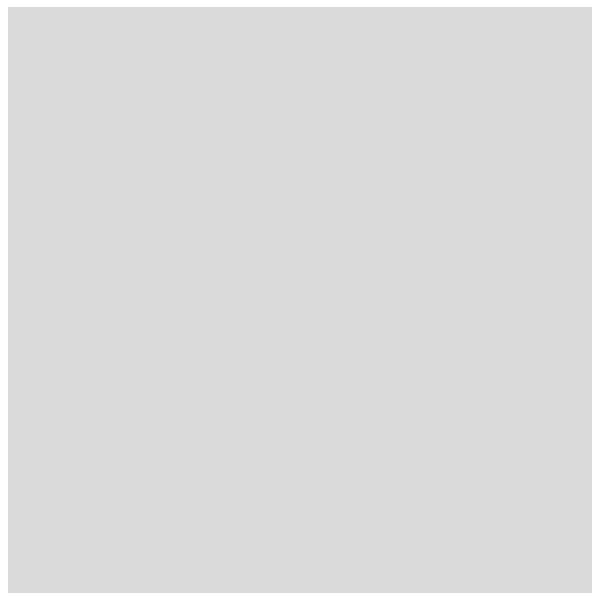
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går fra Apeltunvannet ved Lagunen til Skjoldskiftet ved Nesttun og vil binde sammen bydels-sentrene med en høgkvalitets sykkelveg med fortau. Strekningen er ca. 2 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 gangbro inntil bybanebroen som går over Apeltunvassdraget. 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 trafikkssikkerhet. Tiltaket skal trafikkssikre 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gående og syklende skilles, dei får egne felt. Dette sikrer bedre fremkommelighet for begge parter uten uheldige situasjoner.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det tilrettelegges med egne sykkelfelt i begge retninger, fortau og det reduseres kryssinger i plan.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?	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 færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å tilrettelegge med egne sykkelfelt og redusere kryssinger i plan, vil sømløsheten medføre at fleire velge sykkel som framkomstmiddel.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?		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 redusert støy.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 0,58 med oppdaterte kostnader i 2023. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 5,59.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting, binder sammen bydelsentraene med gang-/sykkel samt bedrer GS-tilkomsten til kollektivholdeplasser, skoler og idrettsplasser. Prosjektet skiller også myke og harde trafikkanter i større grad enn i dag, og bidrar til å redusere konfliktpunkter.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr 399572
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar	171 336	129 894	89 870	21 841		
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Prosjektet nærmer seg klart for utlysning. Byggherre gjennomgår prosjektet for å finne og realisere mulige kutt.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng med andre prosjekt/tiltak?	Tiltaket inngår som del av sykkelstamveg fra Flesland til Bergen sentrum. Prosjektet er delstrekning 2, og knyttes sammen med parsell bygget i forbindelse med bybaneutbygging, i nord ved Lagunen og sør ved Skjoldsskiftet.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdyping	Det er søkt om dispensasjon fra reguleringsplan for Skjoldstølen Bru II og bru i Tors vei.
Status grunnerverv	Arbeid pågår; Eksproprieringssak pågår
Status grunnerverv utdyping	En del avtaler er inngått og signert, andre har fått tilbud som de vurderer/forhandler på, noen skal avgjøres med skjønn/ekspropriasjon høsten 2024.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	Prosjektering har tatt lang tid, da det har vore mange uavklarte detaljer, som f.eks. nærheten og byggegrensa mot Bybanen, samt behov for dispensasjon fra reguleringsplan for Skjoldstølen Bru II og Bru i Tors vei. Dette medfører stor usikkerhet til gjennomføringen av prosjektet på enkelte steder langs traseen som må løses før prosjektet kan lyses ut. Arbeider med konkurransegrunnlag.



Gjennomføringsplan

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

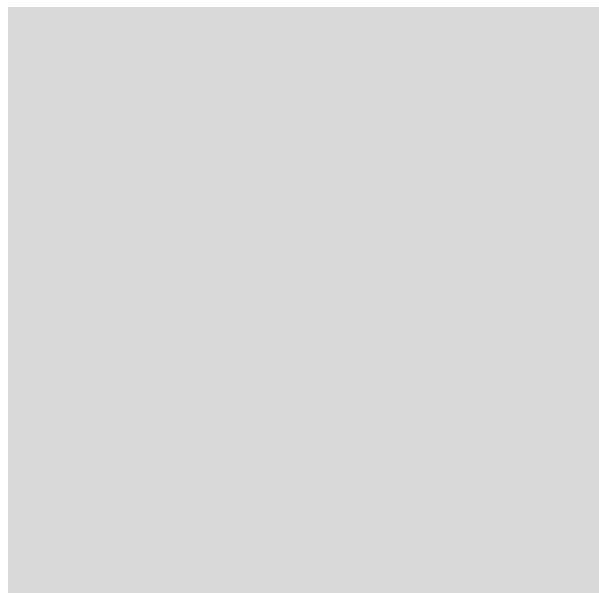
1. kvartal 2012	3. kvartal 2015			3. kvartal 2017	3. kvartal 2023	3. kvartal 2024	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026
--------------------	--------------------	--	--	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Gjennomføringsplan utdjuping

Gjennomføringsplanen blir bedre og bedre for kvar utfordring og usikkerhet som prosjektet får belyst og løst. Etablering av sykkelløsningen tett innpå Bybanen er den store usikkerheten som kjem til å bli løst gjennom dialog, samt felles forståelse for- og enighet om - valg av løsninger i gjennomføringsfasen. Gjennstår tilbakemelding på dispensasjon fra reguleringsplan for Skjoldstølen Bru II og Bru Tors vei.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen binder sammen sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 fra Rådal/Skeie og delstrekning 2 fra bydelssenteret Nesttun med bydelssenteret Rådal/Lagunen. Det sikres sykkelstamveg i østre del av Lagunenplanen, 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 tidshorisont i foreliggende utbyggingsavtale mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Lagunen DA. Avtalen ble inngått i 2018 med 10 års gyldighet. Avtalen vil utløpe ved utgangen av denne handlingsplanperioden i 2028. 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Separering av gående og syklende reduserer konflikter mellom brukergrupper og gir mulighet for å komme seg raskere fram.
--	----	--

Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate arealer for syklistar og gåande bidrar til redusert konflikt mellom brukargrupper og gir bedre framkommelighet. Ved at hele traseen er universelt utformet økes framkommelighet for alle brukargrupper. Prosjektet bidrar til nullvekstmålet ved å gjøre gange og sykkel mer attraktivt gjennom å skille gåande fra syklende samtidig som det oppnås bedre trafiksikkerhet. Bedre framkommelighet vil bidra til noe innkortet reisetid.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen 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 Rådal 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.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separate arealer og universell utforming bidrar til mindre konflikter mellom brukargrupper og bedre trafiksikkerhet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	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.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Se redegjørelse ovenfor.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Se redegjørelse ovenfor.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyten beregnet til 5,59 med oppdaterte kostnader fra 2023. Det er ikke beregnet samfunnsøkonomisk nytte av dette prosjektet alene.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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 kom-

mune, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen. Prosjektet underbygger O-visjonen for trafikkulykker, og bidrar også med å tilrettelegge for «gåbyen» jf. vedtatt gåstrategi for Bergen. Strekningen inngår i områdeplan for Rådal/Lagunen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 600
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet		300	300			
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Statens vegvesen skal gi et kontanttilskudd til planprosjektet på kr 600.000.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Prosjektet binder sammen delstrekning 1 Skeie-Rådal og delstrekning 2 Nesttun-Skjold på sykkelstamvegen. Prosjektet oppgraderer en viktig mangelfull lenke i overordnet sykkelnett i Bergen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? Ikke avklart

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan pågår

Planstatus Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping Oppstart reguleringsplan kunngjort 2019, på vent siden 2020

Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Avklaring avventer ny reguleringsplan
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	



Gjennomføringsplan

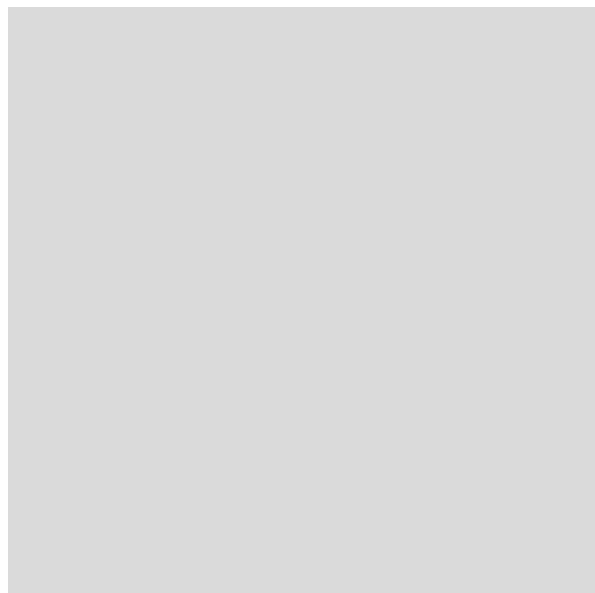
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2019						

Gjennomføringsplan utdjuping

Gjennomføring avhenger av ny reguleringsplan.

Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går langs Rv. 580/E39 Flyplassvegen fra Skeie til Rådal/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelssenteret Rådal/Lagunen samt mot Fv546 Fanavegen. Sykkelveg med fortau, lengde ca 1,7 km. Det skal sikres planskilt kryssing for gående og syklende over rv. 580 Flyplassvegen, fv. 5172 Grimseidvegen og fv. 546 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.



Måloppnåing

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 framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen 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 trafikktryggleik?	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 ivarettatt. 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 syklist 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 arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til: -å knytte flere prioriterte fortettingsområder sammen med sykkel.-å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei og fortau til og fra Rådal bydelssenter Lagunen og Bergen sør.-å sikre god gangadkomst til skoler, idrettsanlegg, naboer, dagligvarehandel og kollektiv.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 framkommelighet for gående og syklende og bedre sammenhengen i transport-systemet. 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 klimagassutslepp?		Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO ₂ -utslipp samt bedre framkommelighet på vegnettet.
--	--	---

Bidrar prosjektet til å redusere kø?	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.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 samfunnsnyttien beregnet til -0,37 med oppdaterte kostnader fra 2023. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttien beregnet til 5,59.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr 397188
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	16 684	1 000				
Bygging	Statlege Post 30-midlar						379 500
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Byggherreoverslag basert på løpemeteterpris

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Prosjektet inngår som delstrekning 1 i sykkelstamvegen mellom Flesland Flyplass og Bergen sentrum. Tiltaket kan bli aktuelt for gjennomføring når parsellene 2-4 er realisert.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan pågår 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdjuping	Prosjektet fikk ikke tildelt planmidler i 2023
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Avventer reguleringsplan
Forberedende arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedende arbeid utdjuping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

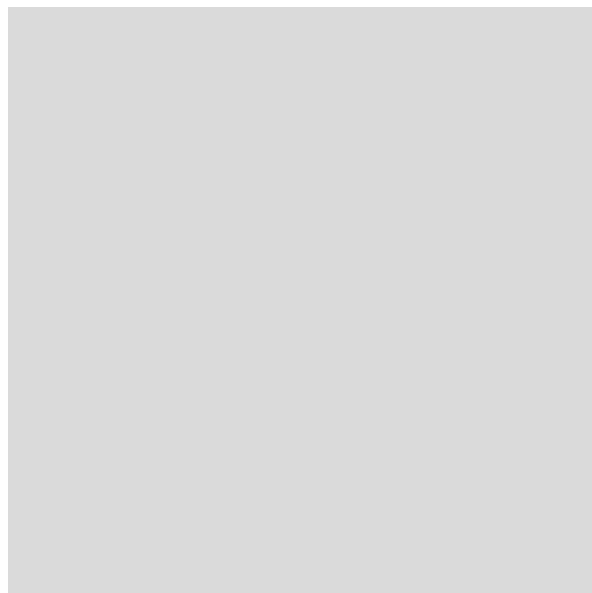
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2019	3. kvartal 2025					

Gjennomføringsplan utdjuping

Usikkert når det vil forligge en vedtatt reguleringsplan, det antas i 2025. Prosjektet er ikke prioritert i handlingsprogrammet 2024-2027, mulig oppstart prosjektering og videre byggestart kan være etter vedtatt reguleringsplan i 2025. 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.

Trafikktiltak Nygårdstangkryssset/Fjøsangerveien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv.5338 Lungegårdskaien inkl. innkjøringsløsning til Bygarasjen. Formålet med prosjektet. Forbedre framkommelighet og med dette redusere forsinkelser for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgenerushet. Tiltaket forventes å gi betydelig framkommelighetsgevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgenerushet (opp mot 5-7 minutters redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarende framkommelighetsgevinst for annen trafikk, og vil derfor ikke endre konkurranseforholdet bil/kollektiv. Tiltaket bedrer framkommeligheten for næringstransport til godsterminalen på Nygårdstangen (transport som er fritatt fra nullvekstmålet). Tiltaket gir bedret framkommelighet for personbiltransport mot sentrum i morgenerushet. Dette er i utgangspunktet i konflikt med overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten. Det er imidlertid ikke mulig å oppnå forbedringer for kollektivtransporten utan at øvrig transport også får bedre framkommelighet. Gevinstene for kollektivreisende er størst (ca. 60% av personreisene som får bedre framkommelighet er kollektivreisende, ca. 40% er bilbaserte personturer).



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket forventes å gi betydelig framkommelighetsgevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgenerushet (opp mot 5-7 minutters redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarende framkommelighetsgevinst for annen trafikk, og vil derfor ikke endre konkurranseforholdet bil/kollektiv.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Ikke relevant.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Redusert kø, redusert klimagassutslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 FjøsangerveienX Fv.5338 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 luftforurensning?	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 anslagvis 11 mill. kr.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket samsvarer med anbefalt tiltak i Trafikkplan sentrum

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket samsvarer med anbefalt tiltak i Trafikkplan sentrum



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		1 986	10 973			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Byggherreoverslag. Endret feltbruk. Det skal ikke graves i bakken.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping Bygging vil skje innenfor tilgjengelig trafikkareal.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdyping Ikke relevant.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

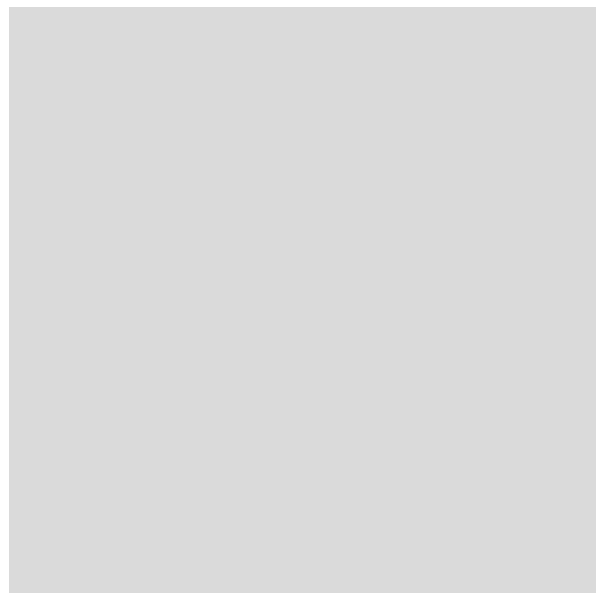
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2020	3. kvartal 2020			3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Hovudmålet er å etablere en mer trafikk sikker løsning for tilkomst til Tennebekk næringsområde. Dagens løsning er utfordrende trafikk sikkerhetsmessig 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Det forventes bedret trafikkavvikling som følge av flytta avkjørsel. Dette vil bidra til noe redusert reisetid for kollektivtrafikk på strekningen. I tillegg får syklande og gåande separat anlegg på strekninga. Ny busslomme gir betre tilkomst til Kanadaskogen med buss.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Se svar over.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 avkøyrsla meir oversiktleg ved at den blir flytta til rundkøyringa.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Tiltaket forbedrer et ulykkespunkt. Mjuke 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 køyreve-gen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	I noko grad ved at det blir meir tilrettelagt for å ta buss til området.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 luftforureining?	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 trafikkssikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket an-ses 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 15000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag			4 160	8 320	3 120	
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt. Estimater er svært usikkert, da løsningsene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan i forbindelse med ferdigstilling av plan og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan pågår 2. halvår

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

Grunnboringar er utført. Formelt vedtak om oppstart på plan august 2021. Silingsrapport er utarbeidd. Planforslag var venta å ligge føre vinteren 2023, men det har mangla sakshandsamar. Det er tildelt intern planleggingsleiar og planen ventar på sakshandsamar i Bergen kommune. Det er dialog mellom Fylkeskommunen og Bergen kommune om dette. Fylkeskommunen vil sende planforslag til Bergen kommune til 1.gangs handsaming i første halvdel av 2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Ikkje relevant.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Grunnboringar er utført. Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering når reguleringsplanen er vedteken.



Gjennomføringsplan

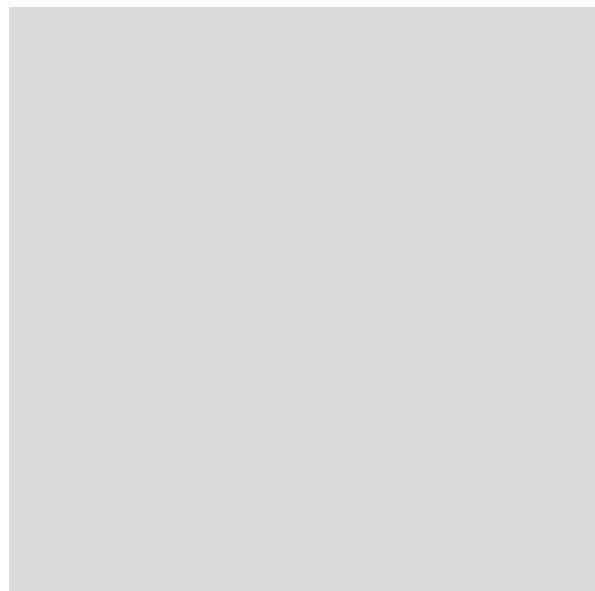
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Estimert vedtak på plan haust 2025 oppstart prosjektering ved vedtak på plan, oppstart bygging hausten 2026, slutttoppgjør 2027.

Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 tilbod til mjuke trafikantar aukar på grunn av utbygginga. Det skal byggast sykkelveg med fortau på sørvestsida langs Salhusvegen mellom Ulsetstemma og Slettestølsvegen. Strekninga 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 buss-haldeplassar etter utbetringsstandard på kvar side av vegen langs strekninga. På sørsida blir sykkelvegen leda bak plattformene. Prosjektoptimalisering pågår som del av ferdigstilling av planforslag. Etappevis utbygging og mogleg reduksjon av tiltakets omfang blir vurdert.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Det manglar tilbod til mjuke trafikantar på strekninga. Nytt tilbod vil difor gjere framkomsten betre for desse trafikantgruppene på streknigna.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet er ei forlenging av gang- og sykkelvegprosjektet på søraustre del av Salhusvegen. Strekningen koplar Ulset vest og Toppeområdet (område med tett busetnad) saman med Åsane sentrale deler.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Strekningar har ikkje eige tilbod til gåande og syklende i dag. Tiltaket gjer det tryggare å ferdast på strekninga som mjuke trafikant og for kollektivreisande til og frå haldeplassar.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		I noko grad.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	I noko grad.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 syklende 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr 235600
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. 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.

Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag i forbindelse med ferdigstilling av endelig planforslag og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realiseringa av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Privat næringsvirksomhet med rekkefølgekrav knyttet til seg på strekningen bidrar med anleggsbidrag. Dette vil detaljeres ved senere rulleringer av handlingsprogrammet. Det kan være aktuelt å dele tiltaket i byggetrinn. Der første trinn vil være fra påkobling eksisterende tilbud og frem til industriområdet. Dette er ikke kostnadsregnet nå.

Ramma er indeksert med faktisk indeks tom2022, og forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår 1. halvår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

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. Merknadshandsaming og prosjektoptimalisering pågår. Det er venta oversending av planforslag til 2.gangs behandling sommeren 2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

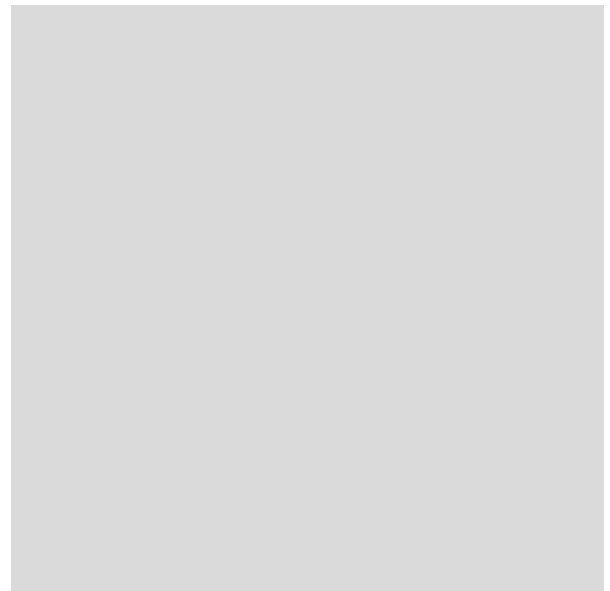
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Dersom tiltaket prioriterast i perioden kan det startast prosjetering fra 2026, men omfanget av tiltaket er uavklart pt. På grunn av pågående prosjektoptimalisering og det ikke foreligger vedtak på plan blir det foretatt en ny vurdering av byggetid ved neste regulering av hp.

Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Hovudformålet med prosjektet er å gjere det betre og tryggare for mjuke trafikantar å ferdast langs Garnesvegen, frå Bommane i Indre Arna til Garnes. Strekninga er 3,2 km. Det manglar tilbod til mjuke trafikantar på store delar av strekninga. 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 fortau, 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 einsidig fortau vidare til krysset ved Rasmusvegen. Det er tilrådd at heile strekninga bør regulerast og byggast, men det er skissert ei mogleg etappevis utbygging, der strekninga Bommane-skuleområdet bør byggast ut først. Det vert behov for ny planoppstart pga endra måloppnåing og løysingar i prosjektet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Strekninga er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar i dag, og ferdsel skjer stort sett på lokale vegar med meir høgdeskilnadar og lengre avstandar. Strekninga vil bli ein snarveg mellom skuleområda og Indre Arna.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunngjeving som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?	Ja	Til ein viss grad. Knyter byutviklingsområde til sentrum.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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	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.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 strekinga er rekna til om lag 300 syklande pr døgn, reiser knytt til skule, fritid og arbeid.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

- Redusere tal trafikkulukker
- O-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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Kommunedelplan pågår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Kommunedelplan pågår

Planstatus utdjuping

Gjennomgang av planforslag/ forprosjekt var ferdig i 2022 og avdekka behov for at det vert meldt oppstart av reguleringsplan på nytt. Planinitiativ og stadanalyse for ny reguleringsplan vert utarbeidd i 2023 og det kan vere aktuelt med formell oppstart av reguleringsplan i 2024. Det er lite trolig at planforslag vil ligge føre i kommande periode.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når ein vedteken reguleringsplan ligg føre.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikkje relevant



Gjennomføringsplan

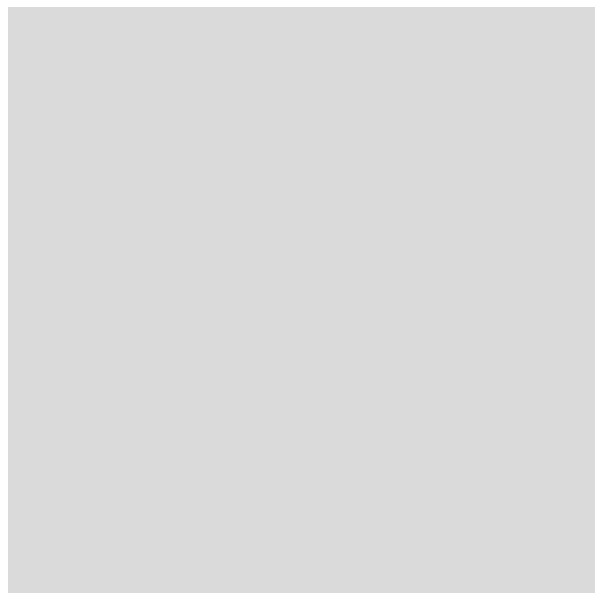
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart prosjektering trolig etter 2028.

Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Målet med prosjektet er å etablere eit attraktivt tilbod til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekninga har i dag mangelfullt tilbod med blanda gang- og sykkelveg, som tidvis skiftar side. Prosjektet omfattar bygging av til saman vel 1,6 km sykkelveg med fortau. Vel 1,4 km på austsida av Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fantoftkrysset vidare forbi Storetveit skule og i tillegg 150 m langs Fantoftvegen. Det blir etablert lysregulert kryssing av Storetveitvegen 200 m sør for Fantoftkrysset. 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.



Måloppnåing

Nullvektsmålet

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. Gåande og syklande får separate anlegg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Ja, separat nett for gåande og syklande blir utbedra og gir betre heilheit i det konkrete området, men ein er avhengig av å få bygd ut strekninga ned til Minde Allé for å få god måloppnåing av tiltaket.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 trygghetssøkan-de.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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	Strekninga har stort potensiale for å få overført reiser frå bil til andre transportformer. I tillegg blir det vurdert redusert fartsgrense i området.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsa og auka trafikktryggleik.



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	350000

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag			10 400	31 200		
Bygging	Statlege Post 30-midlar			10 450	83 600	174 515	96 720
MVA	Fylkeskommunalt bidrag				1 248	17 472	36 400

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

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 for storetveitvegen -minde Alle' fra oktober 2023. Kostnadane for strekninga 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. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Det er nytta ein budsjettindeks på 4 % for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det må vurderast i prosjekteringsfasen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

Planforslag er oversendt kommunen frå statens vegvesen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader i 2022 avdekka trong for justering av planforslag. Vlfk har teke initiativ til å dele planen for å optimalisere framdrift. Etter deling av reguleringsplanen vil vi etter fylkeskommunen sin vurdering, kunne levere reguleringsplanen for strekningen Hagerupsvei - til Storetveit skole/Fantoft til 2.gangs handsaming før årsskiftet 2024/2025. Det er håp om vedtak på reguleringsplan for den nordlege delen frå Fantoft skule i sør mot Hagerupsveg i nord i 2025.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



Gjennomføringsplan

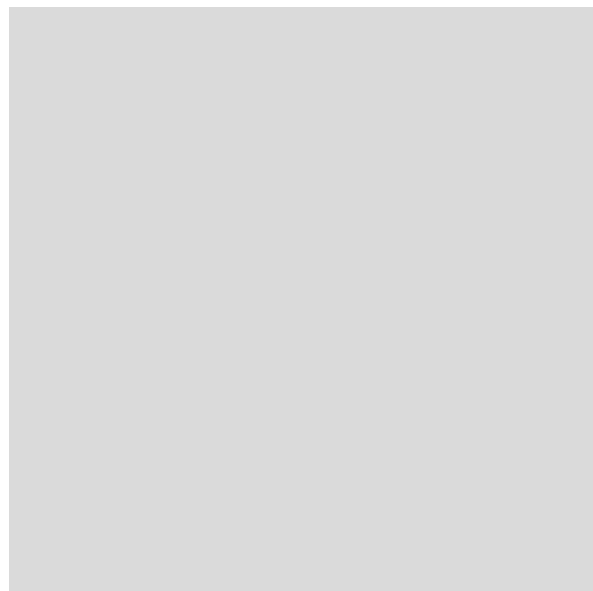
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedtatt. Estimert prosjektering og grunnerverv fra 2026, utlysning hausten 2027. 1-2 års byggetid.

Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekninga 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.

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

Det er naudsynt å få utbetra strekninga for å nå målsetjingar om auka tal gåande, syklande og kollektivreisande i området. Tiltaket omfatter 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. Strekninga 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 strekninga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår. Prosjektet inkluderer også sykkelfelt langs Hagerups vei frå Nattlandsveien til Birkeveien.



Måloppnåing

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 framkommelighet og innkorta køyretid for kollektivtrafikken på strekninga.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Betre tilbod til gåande og syklande, og meir forutsigbart kollektivtilbod vil føre til færre reiser med bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Betre 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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 strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Prosjektet er i tråd med gjeldande strategi for kollektiv.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	200000

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag				6 240	10 400	
Bygging	Statlege Post 30-midler					17 243	141 598
MVA	Fylkeskommunalt bidrag					3 640	29 640

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

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 for Storetveitvegen -Minde Alle' fra oktober 2023. Kostnadane for strekninga 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. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Det er nytta ein budsjettindeks på 4 % for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ikke vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2026/2027

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

Forprosjekt vart gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare regulering. Det er gjennomført oppstartsmøte og det vert meldt formell oppstart på reguleringsplan hausten 2023. Arbeid med utarbeiding av planutkast vil halde fram i 2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

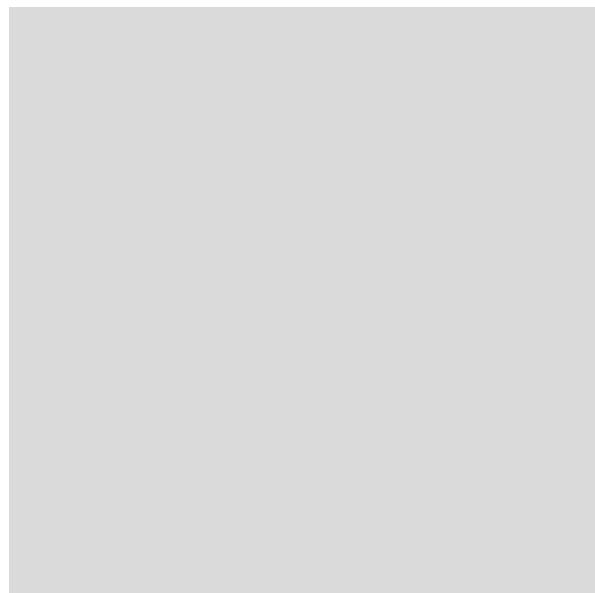
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Utarbeiding og handsaming av reguleringsplan: 2023-2026. Prosjektering tidligst fra 2027. Tidligst oppstart bygging fra 2028. Vlfk vil starte prosjektering så snart reguleringsplan er vedteke.

Utredning av kollektivprioritering på innfartsårer i Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv; Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Dette er noe av det man ønsker svar på gjennom utredningen. Det skal utarbeides kostnadsestimat med usikkerhet innenfor +/- 40%. Det legges ikke opp til samfunnsøkonomiske beregninger, men alternativene skal ses/veies opp mot hverandre basert på de ulike temaene som utredes.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	5 000					
MVA							

Kostnadsvurdering

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.). Midlene er tildelt prosjektet i 2023

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnnerv

Status grunnnerv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



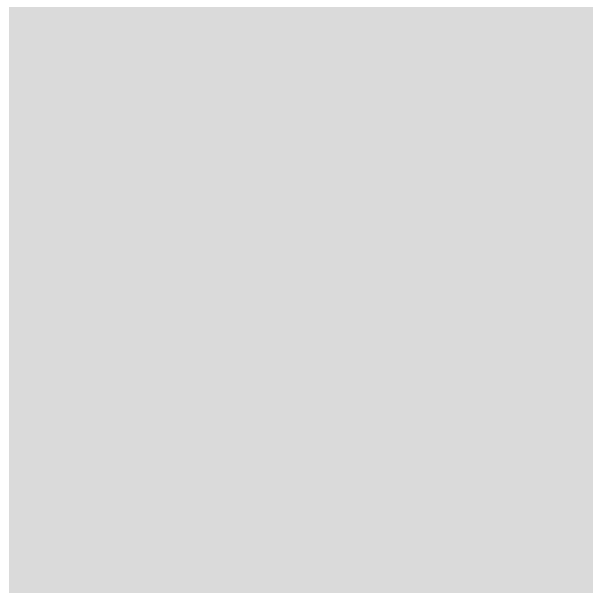
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Oppgradering signalanlegg og ASP

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Aktiv signalprioritering (ASP) av buss gjev kollektivtrafikken større prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringa skjer ved at sanntidssystemet i bussane kommuniserer med signalanlegg på strekninga. Løysinga er allereie implementert i enkelte signalanlegg i fylket med gode resultat. Tiltaket går ut på å oppgradere signalanlegg i fylket så dei er tilrettelagt til å brukast saman med både ASP-systemet, men også andre former for ITS (Intelligente transport systemer). I tillegg til dette vert anlegga sine akustiske signaler (blin-desummere) oppgradert, slik at desse er i tråd med dagens krav til universell utforming. Formålet er både at bussane skal sikrast betre framkomme gjennom kortere køyretid, samtidig skal busstrafikken få auka forutsigbarheit i høve til rutetider. Kortare reisetid og auka forutsigbarheit styrker kollektivtrafikken sin konkurransekraft og attraktivitet. Det er også et mål at oppgraderingane kan få meir driftssikre signalanlegg, som er mindre utsatt for feil og avvikssituasjoner der anlegg settes i gulblink.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?		

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

TØI har evaluert enkelte av signalanlegga der ASP allereie er etablert og vurdert den samfunnsøkonomiske lønnsomheita som god i de fleste tilfella. Det er sannsynlegå oppnå gode effekter ved å etablere systemet i nye anlegg og effektivisere anlegg som har systemet etablert i dag.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket bygger opp under gjeldande kollektivstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket fører til auka driftssikkerheit i signalanlegg, noe som er positivt for alle brukere av anlegga



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	8 515	1 560	1 560	1 560	1 560	1 560
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei komande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter kva som må utbetrast /kva for investeringar som må gjerast det enkelte år. Signalanlegg som oppgraderast i samband med andre ivesteringsprosjekt er ikkje inkludert i behovsvurderinga for dette prosjektet.

Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



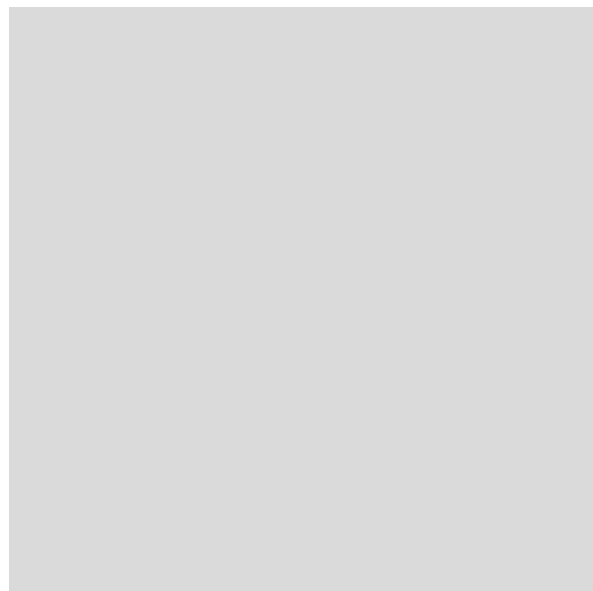
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstarts- midler

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 fortettingsområder. 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-/fortettingsprosesser i allerede utbygde områder er komplekst og krever ressurser til nødvendige forarbeider, eksempelvis hva gjelder prioritering, planlegging og finansiering av påkrevd offentlig infrastruktur. Et typisk fellestrekk ved disse områdene er områdereguleringer med rekkefølgekrav om infrastruktur som bidrar til Miljøløftets hovedmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Som regel innebærer rekkefølgekravene at utbygging og omlegging av offentlig infrastruktur er en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Slik sikres ønsket og vedtatt byutvikling. 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke vurdert.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

**Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)**

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	4 306	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040
MVA							

Kostnadsvurdering

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.

Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



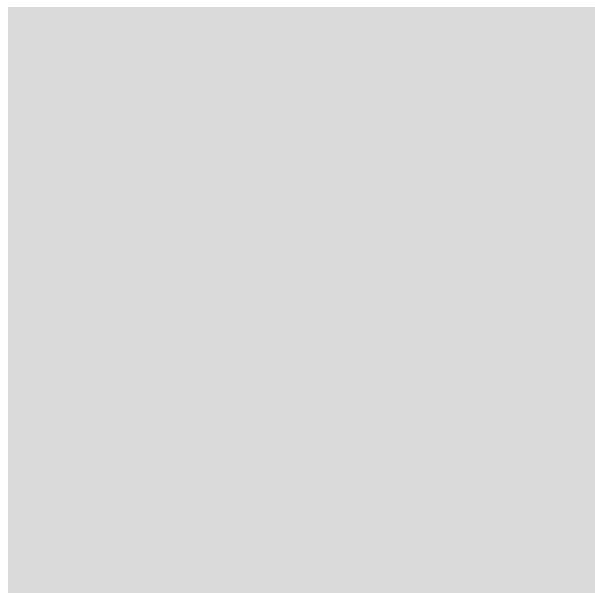
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken – Glass Knag

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går fra Bradbenken via Sandvikstorget til Glass Knag og binder sammen sykkeltilbudet fra sentrum nordover retning Åsane. Prosjektet ligger i hovudsak 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 samt kollektivfelt. På strekningen mellom Bradbenken og kryss med Sandviksvegen etableres 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre heilskap/samanheng 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 betre trafikk-tryggleik?	Ja	Fysisk skille mellom kjørende og syklistar, tilrettelagt sykkelkryssing, signalregulering av Gjensidigekrysset.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å tilrettelegge med egen sykkelveg og lysregulering av det ulykkesbelastede Gjensidigekrysset, sikres det en trygg framkommelighet, noko som igjen vil medføre at fleire velge sykkel som framkomstmiddel.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Prosjektet vil tiltrekke nye syklistar, 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 syklistar, noko som medfører økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Med det vil man også oppnå reduserte køer.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Prosjektet vil tiltrekke nye syklistar, som medfører økt sykkelandel og lavere bilandel i Bergen. Med det vil prosjektet bidra til å redusere luftforureining.
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 antall syklende og økt trafiksikkerhet og trygghetsfølelse.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten 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

Totalkostnad (type)	Styringsramme
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	220500

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Anna	Anna finansiering utanfor Miljøløftet			6 270			
Bygging	Statlege Post 30-midlar	151 635	49 951	39 919	7 942		
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Nytt anslag gjennomført etter anslagsmetoden sept. 2022. Prosjektet er lyst ut. Eksternt tilskudd er ventet rekvirert i 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

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

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

Rammetillatelse for delstrekning 6b Bradbenken - Sandvikstorget er godkjent. Rammetillatelse for delstrekning 6c Sandvikstorget - Glass Knag er utløpt og sendt inn til behandling på nytt.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Nødvendige grunnavtaler er på plass.

Forberedande arbeid

Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdyping

Entreprisen ble lyst ut juni 2023. Prekvalifisering, evaluering av tilbud og forhandlinger høsten 2023. Forventet kontrakts-signering i januar 2024.



Gjennomføringsplan

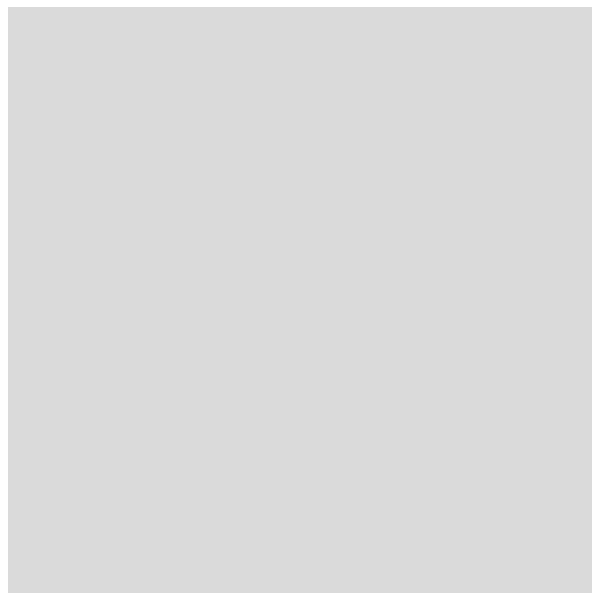
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				3. kvartal 2021	3. kvartal 2022	3. kvartal 2024	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektet forventer byggestart første kvartal 2024. Anslått byggetid er 2,5 år for hele strekningen. Delstrekning 6b Bradbenken - Glass Knag har delfrist 30.06.2025, og delstrekning 6c Sandvikstorget - Glass Knag har frist for ferdigstillelse 30.06.2026.

Trafikksikkerhet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Målsettingen i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen og er underlagt overordna målsettingar på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettingar med lokale prioriteringar og satsingsområder. Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklistar, utforkjøyringsulykker og møteulykker.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		
---	--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	157 329	26 520	26 520	26 520	26 520	26 520
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak vert tilpassa tilgjengelege midler på pottane. Tiltak som inngår i ein pott vert rapportert samla for potten. Merk: Tidlegare løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indeksar tom 2022 og med en budsjetindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

I nokre tilfelle realiserast tiltaka i samband med øvrige tiltak på fylkesvegnettet.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



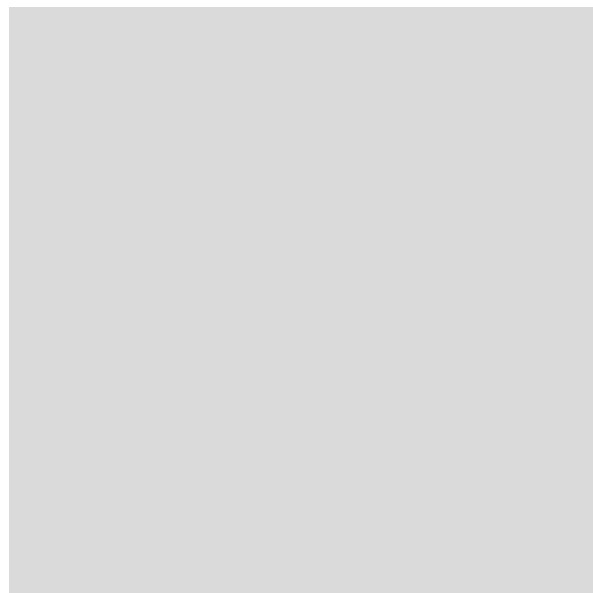
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Nonneseter

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Utviding av torgareal og haldeplassareal på Nonneseter for å forbetre framkomst for miljøvennleg transport. Prosjektet omfattar riving av Sølvswarefabrikken og opparbeiding av området til torg, kollektivhaldeplass, og areal til gåing og sykling. Nøyaktig opparbeiding er ikkje avklart. Det er eit føresetnad at tiltaket kan gjennomførast utan behov for ny reguleringsplan. Byggherre/ ansvarleg avklarast mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	I noko grad vil prosjektet kunne føre til redusert reisetid. Dette vil mest gjelde syklande, som vil få ein meir framkommeleg passasje på eit strekke som er ein flaskehals i sykkelnettet i dag. Ved økt tilrettelegging for syklende i Bergensdalen som følge av kommende prosjekt, vil dette snittet fremstå som en stadig større flaskehals det vil være viktig å få gjort noe med.
---	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Prosjektet har store fordeler for miljøvennleg transport som heilskap. Området er svært trangt i dag, og gir redusert framkomst for alle dei miljøvennlege transportformene. Å utvide fortausareal og opparbeide med dekke som er egna for sykling på gåande sine premisser vurderast som den beste løysinga totalt sett for fotgjengarar, syklistar og kollektivreisande. Dette kan sikre ei nødvendig kopling frå sykkeltilbodet ved Lungegårdskaien til målpunkt i denne delen av sentrum, samtidig som ein sikrar nok areal til gåande og kollektivreisande på haldeplassen og til/frå holdeplassen.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Området blir opna opp og tilrettelagt for gåande og syklande, og vil gi betre heilskap mellom Nonneseter, jernbanestasjonen og busstasjonen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Området blir opna opp og tilrettelagt for gåande og syklande,. Det blir betre plass ved haldeplass.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Prosjektet gir betre tilhøve for gåande, syklande og kollektivreisande i området, og gjer det meir attraktivt å nytte desse transportformene.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Ja, ved å gjere det meir attraktivt å reise med miljøvennlege transportformer bidreg prosjektet til å overføre reiser frå bil.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Ja, sjå grunngjeving over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Ja, sjå grunngjeving over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag		10 400	36 400			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er usikre og de vil blant annet avhenge av løsning for opparbeiding. Det pågår dialog mellom Vestland fylkeskommune og Bergen kommune for å vurdere mulighetsrom og finansiering av tiltaket. Det tas sikte på ei avklaring i god tid før vedtak av hp 2025-2028. Dersom avklaring tilsier et finansieringsbehov i 2025, er det ønskelig med en forsering, eller en splitting mellom 2025 og 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Føreset at prosjektet kan byggast etter gjeldande plan. Reguleringsplan frå 2003. Sølvvarefabrikken er regulert reve, og området regulert til torg. Føringer for kulturminne og sikringssone rundt kulturminna.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Bergen kommune eig Sølvvarefabrikken. Ikkje avklart om Bergen kommune eig all grunn som blir berørt av prosjektet.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



Gjennomføringsplan

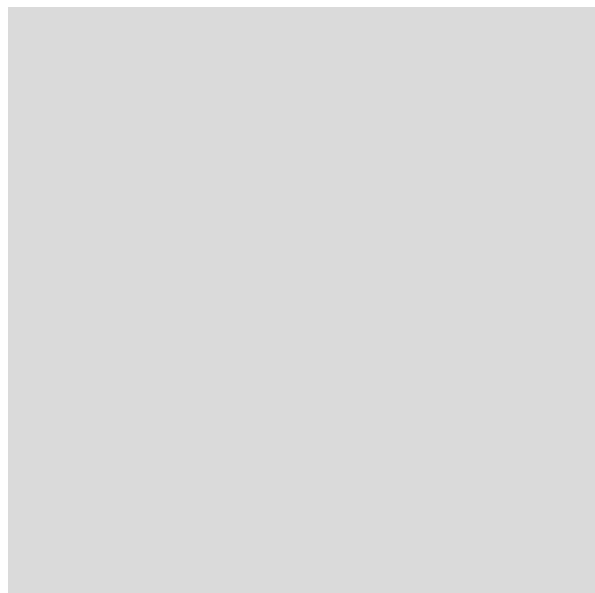
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det pågår dialog mellom Vestland fylkeskommune og Bergen kommune for å vurdere mulighetsrom og finansiering av tiltaket. Det tas sikte på ei avklaring i god tid før vedtak av hp 2025-2028.

Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Målet med prosjektet er å forbedre tilbodet til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekninga har i dag mangelfullt tilbod. Prosjektet er under regulering, men blir delt i to planar for å få raskast mogleg framdrift på den strekninga som ligg i utbyggingsfase 1 (Hagerups vei-Fantoft/Storetveit skole). Dette prosjektet er del 2 av strekninga som er under regulering, Storetveit skole-Paradis. Strekninga ligg i utbyggings fase 2 i sykkelstrategi for Bergen. Prosjektet omfattar bygging av til saman 1km sykkelveg med fortau. Løysinga vil bli vurdert i det vidare arbeidet med planen. Storetveitvegen blir liggande i same trase som i dag. Prosjektet er komplekst. Planforslag har vore til 1. gongs handsaming.



Måloppnåing

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. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Betre og ryddigare situasjon for mjuke trafikantar. Mogleg redusert fart på harde trafikantar.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 luftforureining?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Strekninga har potensiale for å få overført reiser frå bil til andre transportformer. Itillegg blir det vurdert redusert farts- grense i området.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Tiltaket ligg nokre år fram i tid. Det er ikkje realistisk med realisering i komande periode og det er ved denne rulleringa ikkje grunnlag for å oppgi kostnader, mellom anna pga uavklart standard.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2028
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan pågår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdjuping	Planforslag er oversendt kommunen frå statens vegvesen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader i 2022 avdekka trong for justering av planforslag. Vlfk har teke initiativ til å dele planen for å optimalisere framdrift. Det er håp om vedtak på reguleringsplan for den nordlege delen frå Fantoft skule i sør mot Hagerupsveg i nord i 2025.... Den sørlege del frå Fantoft skule til Paradis vert framleis prioritert med midlar og ressursar til planlegging, men vil ha ei anna framdrift da denne strekninga er meir krevjande. » Fylkeskommunen har i 2023 prøvd å få dele reguleringsplanen i to, for å kunne få ein betre framdrift på den delen som omfattar strekningen frå Hagerupsvei - til Storetveit skole/Fantoft. Fylkeskommunen ønskjer å ta dette grepet, da planforslaget på strekninga mellom Storetveit Skole – Paradis har store utfordringar knytt til konflikt med kulturmiljøomsyn. Reguleringsplan for strekningen Storetveit skole – Paradis vil truleg ikkje denne kunne leverast til 2.gongs handsaming før tidlegast i 2027. Dersom det må meldast oppstart av planarbeid på nytt, vil dette forlenge planleggingstida.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	



Gjennomføringsplan

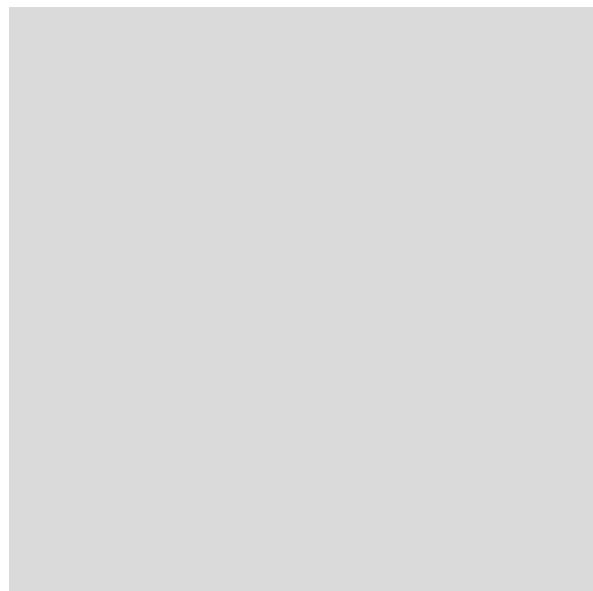
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2028, prosjektering og grunnnerverv kan starte når det ligg føre vedteken plan.

Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet skal sikre sykkelvennlig utforming i gatene Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien mellom Fv5358 Fyllingsdalsveien og KV4527 Gyldenprisveien. Utformingen er i all hovudsak sykkelfelt i stigning i Frydenbølien og sykling i blandet trafikk i Gabriel Tischendorfs vei. I sistnevnte gate gjennomføres en rekke trafikksikkerhetstiltak for å sikre bedret siktsituasjon og en trygg landingssone for skolebarn/beboere som skal krysse gaten fra boligene sine og til fortau.

Prosjektet har utgangspunkt i Handlingsplan for sykkel 21-24, og gatene er definert som offentlig utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Strekningene inngikk opprinnelig i reguleringsplan 71330000 ÅRSTAD/LAKSEVÅG GNR. 158 BNR 782, DAMSGÅRD-SMÅPUDDEN, ved varsel om planoppstart 12.09.2023.

Videre arbeid med planen har resultert i at deler av strekningen kan trekkes ut som byggesak, da planvedtak ikke er nødvendig for realisering. Dette da det er bestemt at det gjennomføres mindre utbedringer i gatenettet for Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien som benytter eksisterende vegbaneareal ved omfordeling mellom trafikantergruppene.

I forbindelse med prosjektet vil kjørebane og kryss/avkjørsler snevres inn, fortau/gangareal etableres og kryss snevres inn. Totalt vil dette gi et tryggere og mer attraktiv nett for gående og syklende.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	Det er manglende tilrettelegging for syklende og gående i Gabriel Tischendorfs vei sør-øst. I tillegg mangler det tilrettelegging for syklende i Frydenbølien.
--	-----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gående får et helhetlig tilbud ved gjennomgående gangareal/fortau og landingssoner ut fra enkelteiendommer der hvor det ikke er tilstrekkelig plass til etablering av fortau. Syklende får et eget tilbud i Frydenbølien som ikke eksisterer i dag. I Gabriel Tischendorfs vei vil syklende, som i dag, sykle i blandet trafikk. Noe gateparkering vil fjernes, slik at det blir tryggere og mer oversiktlig å gå og sykle i Gabriel Tischendorfs vei.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det er ikke etablert sykkeltilbud i dag på Damsgård. I 2024 planlegges det etablert sykkelvennlig utforming i gatene Lien, Lotheveien og deler av Damsgårdsveien, slik at det blir et tilrettelagt nett mellom Gyldenprisvegen og Småpudden. Den pågående reguleringsplanen skal sikre delstrekket mellom Lien og Frydenbølien. Prosjektet "Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien" vil dermed være ett av tre delprosjekter som vil utgjøre et sammenhengende tilbud fra Fyllingsdalsveien til Småpudden for den trygghetssøkende syklisten.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Kryss og avkjørsler snevres inn, og landingsplasser etableres slik at beboere i tilstøtende eiendommer ikke går rett ut i veien fra sin egen eiendom. Dette ved innsnevring av vegbane. Sammen forventes det lavt fartsnivå og bedre trafikkssikkerhet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Eksisterende vegbane omfordes slik at det er plass til langsgående gangareal i hele Gabriel Tischendorfs vei.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Antall parkeringsplasser i gatesnittet reduseres, og medfølgende vil trafikk og personbilreiser reduseres.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 15000

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		11 756				
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		3 919				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurdering gjennomført av konsulent, vurdert med byggherrens andre forventede kostnader. Kostnader knyttet til prosjektering er finansiert av prosjektet "Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune".

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping Prosjektet omfordeler eksisterende samferdselsareal. Delstrekningen var del av en reguleringsplan, men da det i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien er valgt å beholde eksisterende eiendomsgrenser prioriteres det å bygge dette anlegget før reguleringsplanen i sin helhet vedtas.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdyping Det er ikke behov for grunnerverv.

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdyping

Pågående nabovarsling i november 2023 og rammesøknad sendes i løpet av 2023.



Gjennomføringsplan

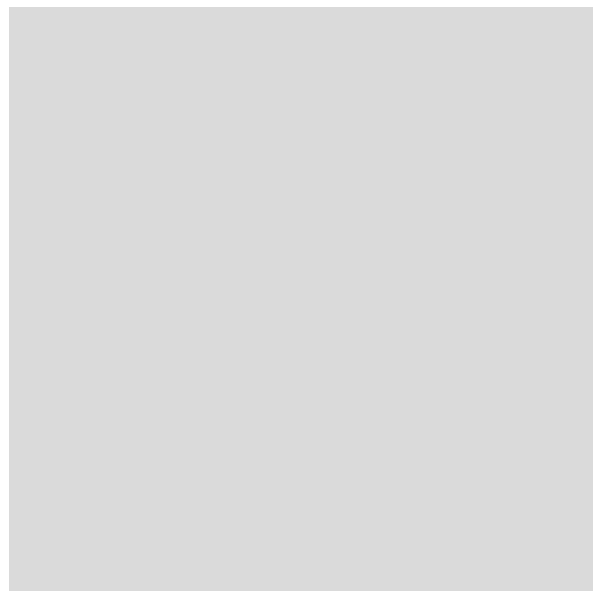
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	3. kvartal 2021	3. kvartal 2022		3. kvartal 2023	3. kvartal 2024	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektering pågår i slutten av 2023, og det er sendt nabovarsel i november 2023. Rammesøknad søkes i løpet av 2023.

Johan Berentsens vei - etablering av fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet innebærer opparbeidelse av fortau langs Johan Berentsens veg i Laksevåg bydel. Fortauet vil strekkes seg fra Nygårdsvikvegen i vest og til Knut Johnsens vei i øst. Samlet lengde på ca 400 meter. Prosjektet vil bedre trafikksikkerheten for gående og syklende, samt å øke fremkommeligheten på strekningen. Johan Berentsens vei er skolevei og tilkomstvei til idrettsanlegg på Nygårdsmynen. Ønske om å etablere fortau langs Johan Berentsens vei erforankret i handlingsplan for Trafikksikkerhet 2014 – 2017, vedtatt av Bergen bystyre 17.09.2014 i sak 203-14. Strekningen er ferdig regulert og grunnvervet er gjennomført. Prosjektet er ett samarbeidsprosjekt med Bergen vann og kabelaktører i området.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektets hovedmål er å gjøre området trafikksikkert for myke trafikanter ved å etablere fortau. Pr i dag må myke trafikanter benytte vegbanen.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Fortau vil etableres med en bredde på 2,5 meter.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir myke trafikanter ett trafikksikkert alternativ.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Det er hovedformålet med prosjektet.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Fortauet vil gi myke trafikanter ett reelt tilbud. Det er tett bebyggelse i område og gange avstandene er overkommelige.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslipp?		Økt andel sykkel og gange sammenliknet med bilkjøring reduserer klimagassutslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Omfanget er ikke estimert.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Økt andel sykkel og gange sammenliknet med bilkjøring reduserer luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Økt andel sykkel og gange sammenliknet med bilkjøring reduserer støy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr 60000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	3 592					
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	5 434					
Bygging	Statlege Post 30-midlar			16 720	16 720	8 360	
MVA		2 090	4 180	4 180	2 090		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det planlegges å gjennomføres en ekstern usikkerhetsanalyse på ferdig utarbeidet byggeplan for å kvalitetssikre tidlige byggherreoverslag våren 2024. Kostnader til regulering, grunnverv og prosjektering har til nå påløpt til ca 7,5 mill kr inkl mva. Dette er dekket av kommunale midler. Ytterligere utgifter til prosjektering, byggherrekostnader og entreprise er kostandsvurdert til 52,5 mill kr.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Bergen vann sine arbeider i området samt øvrige kabel- og fibereiere.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan vedtatt

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdjuping Tiltaket er regulert i plan med id 4601-65080000 Navn: LAK-SEVÅG. GNR 149 BNR 1135 MFL., JOHAN BERENTSENS VEI

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Grunnervervet ble avsluttet i oktober 2023.

Forberedende arbeid Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdjuping Prosjekteringen er i slutfase. Utlysning av entreprise planlegges gjennomført høst 2024 med oppstart Q1 2025.



Gjennomføringsplan

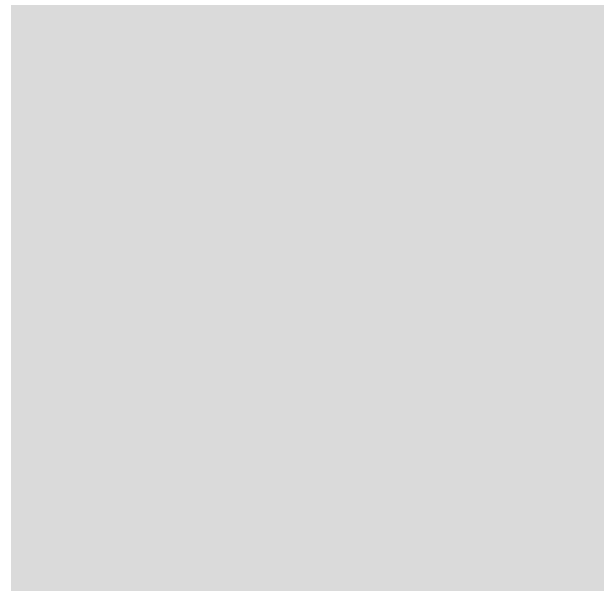
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2016	3. kvartal 2019	3. kvartal 2021	3. kvartal 2024	3. kvartal 2025	3. kvartal 2027	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det planlegges detaljerte grunnundersøkelser vinter 2024 og eksternt kostnadsanslag vår 2024. Prosjekteringsmateriale inkl byggeplan planlegges ferdig i september 2024.

KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Midlertidig GS-bro over Storelva i Indre Arna ble fjernet i 2023. Broen har fungert som snarvei for gående og syklende under utbygging av Bergenesbanen i Indre Arna v/ Banenor. Kvaliteten på broen var ikke god nok til at broen kunne overtas til drift og vedlikehold av Bergen kommune. Innbyggere har varslet at det nå er en utrygg skoleveg, hvor skolebarn må dele et smalt snitt med kjørende. Eksisterende bro har bredde tilsvarende ett kjørefelt, og her må alle trafikantgruppene dele plassen. Strekningen inngår i off. utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende i dag. Alternativet til kryssing over ny bro (1 min) er 9 minutters omvei rundt Reiane v/ Arna stasjon. Denne veien er hverken tilrettelagt for gående eller syklende, og medfører passering over større parkeringsplass.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	I dag må kjørebro med ett kjørefelt dels mellom gående, syklende og kjørende. Det er ikke plass til å etablere avgrenset areal for gående og syklende på eksisterende bro.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Områdeplan legger opp til GS-veg i Lakslia sør for eksisterende kjørebro. Ved rundkjøring på vest-siden av Storelva er det i dag etablert GS-veg. Etablering av bro kombinert med GS-veg i Lakslia vil gi sammenhengende nett for gående og syklende øst og vest for Storelva.

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Gående og syklende får separat nett å ferdes på over elven. I dag må en enten krysse kjørebro (ett felt) eller parkeringsplass for å passere øst/vest for Storelva.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Utrygg skolevei kan resultere i at flere foreldre velger å kjøre barna til skolen. Ved å kombinere bro over Lakslia med omklassifisering av kommunal veg Lakslia vil det bli en betydelig fordel å gå og sykle fremfor personbilreise.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Flere som velger å gå og sykle kan gi bedre helseeffekt. I tillegg er det særlig ønsket at skolebarn skal velge å gå og sykle fremfor å bli kjørt til skolen.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 45350
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		1 500	1 500	1 000		
Bygging	Statlege Post 30-midlar					30 000	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		500	500	350	10 000	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Det antas en byggekostnad på 30 mill eks. MVA på nåværende tidspunkt. Kostnaden vil bli tydeligere ved prosjektering.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Pågående områderegulering. Det forutsettes at denne er detaljert nok til at prosjektet kan gå videre til byggesak uten behov for detaljregulering.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Offentlig eiendom på begge sider av broen.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping



Gjennomføringsplan

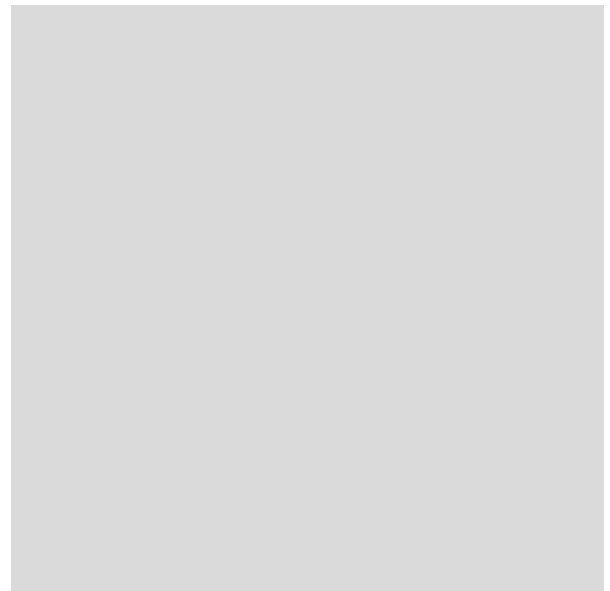
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2024			3. kvartal 2025	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdyping

Det forutsettes at områdeplan for Indre Arna regulerer tilstrekkelig detaljert til at det ikke er behov for detaljregulering.

KDP mot vest, arealplan

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er en slutføring av kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Første del av tematisk kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest ble oversendt Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling 6.10.23. Den tematiske kommunedelplanen anbefaler at det etableres Bybane i korridor 5 fra sentrum til Loddefjord, over Laksevåg så raskt som mulig. Kommunedelplanen skal behandles i Bystyret i Bergen. Denne av delen av kommunedelplanen skal lage en arealplan for å kunne bygge bybane over Dokken, Laksevåg og til Loddefjord. Resultatet vil bli en arealplan på kommunedelplannivå som sikrer en korridor for Bybane gjennom transformasjonsområdene. Det trengs å avklare trase for å sikre arealutviklingen på Dokken og Laksevåg for transformasjon av havne- og industriområdene.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklande?	Ja	Prosjektet legger grunnlag for bærekraftig byutvikling og lav biltrafikkandel i et av de store byutviklingsområdene i Bergen. Prosjektet skal tilrettelegge for økt andel kollektivreiser samt økt andel av gange og sykkel i området. Det vil bli økt trafikktrygghet og attraktivitet for gående og syklende samt kollektivreisende når prosjektet blir realisert. Området har et stort potensiale for transformasjon og for en økning i andelen kollektivreiser, gående og syklende. Dersom området blir bygget ut uten god tilrettelegging for gange, sykkel og med bybane, vil man kunne få en vesentlig økt biltrafikk, vesentlige avviklingsproblemer på veiene i området eller en vesentlig reduksjon i utbyggingspotensialet.
Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gående og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Byutvikling på Dokken og Laksevåg. Kommuneplanens arealdel sikrer utbygging på Dokken og Laksevåg. Strategisk planprogram for Laksevåg fremhever behovet for Bybane for å kunne bygge ut Laksevåg og Dokken.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Bybanen mot Loddefjord vil være en viktig brikke i det totale bybanenettet i Bergen, og det er viktig for å sikre areal til Bybanen før transformasjon av Laksevåg og Dokken.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Reguleringsplan	Fylkeskommunalt bidrag	38 000	5 500				
MVA	Fylkeskommunale midlar utanfor Miljøløftet	9 500	1 375				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er usikre. Det vil være et mål å holde kostnadene nede, og det er gjort mye arbeid i tidligere faser av planen som en vil benytte i størst mulig grad.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Prosjektet kan bidra til økt trafikk på etablerte Bybanelinjer, og i kollektivnettet. Prosjektet gir mulighet til å inkludere vendespor for linjer fra sør.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnnerv

Status grunnnerv utdyping

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping



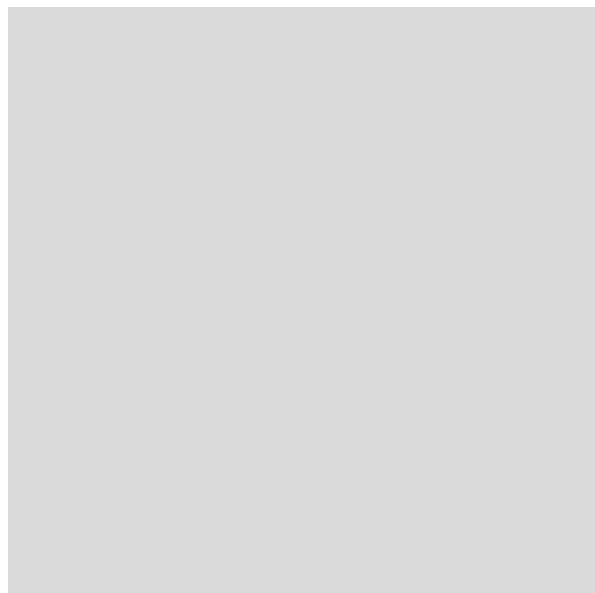
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Tidligere delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger deles i 2 parseller: Parsell 3A Nesttun -Hop og Parsell 3B Hop-Fjøsanger. Det utarbeides én plan pr. parsell. Planområdet for Delstrekning 3A og B er historisk jernbanetrase for gamle Vossabanen. Dette prosjektarket omhandler parsell 3A. Parsellen strekker seg fra Skjoldskiftet til Hop, frem til gang- og sykkelbroen til Wernersholm, hvor denne parsellen avsluttes. Lengde ca. 2,1 kilometer sykkelstamveg med fortau. Prosjektet vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen. 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 syklist og gående ved å legge til rette for separate arealer for gående og syklende. Dagens gang- og sykkelveg har mange syklist med høy fart, og det er stort behov for eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Midtun skole og Hop oppvekstun ligger langs strekningen. Når prosjektet deles i 2 parseller er kostnaden for delstr. 3A er anslagsvis halvparten av kostnaden for delstr. 3.



Måloppnåing

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 framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergupper 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 brukergupper.
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 trafikktryggleik?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergupper og bedre trafiksikkerhet. Alle påkobilinger 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). 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 arealutnytting?	Ja	Tiltaket består av utvidelse av allerede eksisterende kombinert gang- og sykkelveg. Traseen går gjennom etablerte boligområder som ligger sentralt i Fana. Parsellen strekker seg fra Skjoldskiftet til Hop og vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop). 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 framkommelighet og trafiksikkerhet for både gående og syklende.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO ₂ -utslipp samt bedre framkommelighet 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 luftforureining?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre framkommelighet 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 samfunnsnyttene beregnet til 1,03. Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 5,59. Det er ikke gjennomført nytteberegninger for delstrekning 3A alene.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 213312
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Statlege Post 30-midlar				37 600	71 000	75 500
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	27 800	1 100				
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Må gjennomføres nytt anslag når planforslaget er justert etter høring

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan pågår 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdjuping	Planforslag var på høring høsten 2022
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Avventer reguleringsplan
Forberedende arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedende arbeid utdjuping	



Gjennomføringsplan

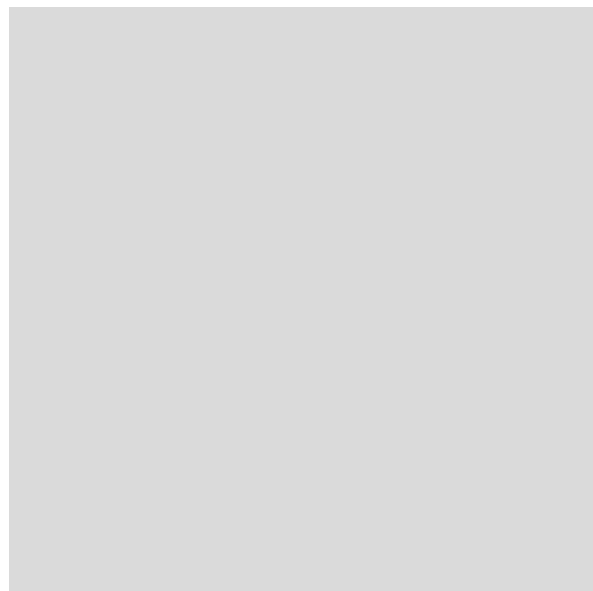
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2014	3. kvartal 2025	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan, her er lagt til grunn vedtak i 2025.

Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe sør; Arbeidsgruppe vest; Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet gjelder oppfølging av kommunalt ansvar i vedtatt sykkelstrategi for Bergen kommune. Strategien er utarbeidet i samarbeid med partene i Miljøløftet. Handlingsplan for sykkeltiltak på kommunal veg for 21-24 ble vedtatt i oktober 2021. Handlingsplanen omhandler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av den første fireårsperioden (2021-2024), og med perspektiv mot 2030. Flere av prosjektene i denne handlingsplanen strekker seg ut over handlingsplan perioden, da de krever regulering for å realiseres. Handlingsplanen skal rulleres i 2024, og det utarbeides årlige arbeidsplaner for planlegging, erverv, projektering 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 ulike 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 sykkelparkering, 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 10% i strategiperioden. Dette betyr omtrent en tredobling av dagens sykkelandel. Dette skal skje parallelt med at antall ulykker med alvorlig skadde eller drepte syklistere skal gå ned og ulykkesrisikoen for syklistere skal synke.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Målet med utbygging i henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 er å etablere et helhetlig nett for syklende.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet skal sikre at utbygging av sykkelnettet ikke medfører flere skader i trafikken.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Det enkelte tiltaket i porteføljen skal sikre at det skal bli enklere å velge og sykle i Bergen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningmidlar til kommunane	69 763	26 000	26 000	22 880	10 400	4 160
Bygging							
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	17 541	12 184	16 862	21 757	32 635	32 635

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det totale kostnadsestimatet er basert på en ambisjon om å realisere kommunale strekninger definert som offentlig utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. I tråd med bystyrets vedtak om sykkelstrategien er kommunens ambisjon en fortsatt satsing frem mot 2030. Sykkelsatsingen består av omtrent 80 store og små tiltak, og i 2023 er det gjort et omfattende arbeid i å estimere overordnet kostnad for planlegging og utbygging av sykkelstrategien på kommunalt vegnett. Med bakgrunn i dette arbeidet bes det om en økning av bevilgning for å finansiere pågående- og fremtidige prosjekter. Kostnadene skal ikke indeksreguleres. Noen prosjekter som per 2023 finansieres av prosjektarket spilles inn til P30 midler for finansiering til bygging av tiltaket. Dette gjelder Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak, KV99994 Nonnekloppen til Florida, KV5294 Reinanevegen gang- og sykkelbro over Storelva, KV3373 Bjørndalsbakken bru, Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det gjennomføres kontinuerlig vurdering om flere prosjekter kan sees i sammenheng i dette prosjektarket. Dette gjelder uavhengig av vegeier.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



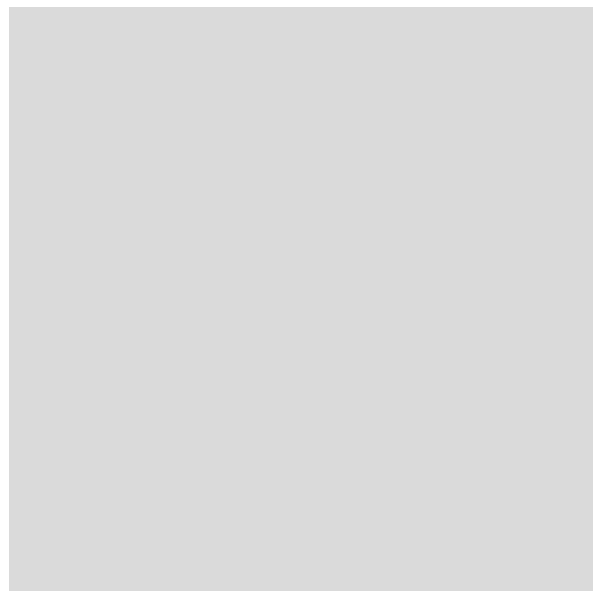
Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2020								3. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdjuping

Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelfelt med fortau langs Fv558 Carl Konows gate og i Gyldenpriskrysset. Hensikten er å knytte sammen sykkelfeltene i Kringsjåveien 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Nytt kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset sørger for redusert reisetid for kollektivreisende i rushtiden.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Syklistene har fått en egen trasé som gjør det mer attraktivt å sykle fra Laksevåg mot sentrum/Danmarks plass.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet kobler sykkelrutene Laksevågruten og Fyllingsdalsruten sammen med sykkelrutene til Bergen sentrum.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		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 klimagassutslepp?		Økt sykkel- og kollektivandel, tilrettelagt for utslippsfrie busser.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		Redusert fartsgrense. Rundt 150 boliger har fått redusert innvendig støy etter støytiltak utført av prosjektet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		Økt sykkel- og kollektivandel, tilrettelagt for utslippsfrie busser, mindre svevestøv med lavere fartsgrense.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		Redusert fartsgrense. Rundt 150 boliger har fått redusert innvendig støy etter støytiltak utført av prosjektet.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr 446100
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar	436 434	4 180				
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeidet revidert anslag i byggefasen.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt? Reguleringsplan vedtatt

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdjuping Ikke aktuelt.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikke aktuelt.

Forberedande arbeid Byggesak godkjent

Forberedande arbeid utdjuping Prosjektet er nær ferdigstillelse.



Gjennomføringsplan

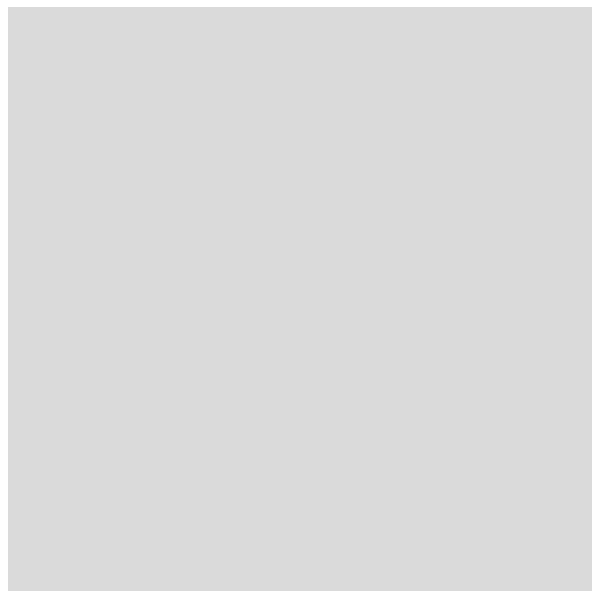
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2019	3. kvartal 2023	3. kvartal 2023

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Tidligere delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger deles i 2 parseller: Parsell 3A Nesttun-Hop og Parsell 3B Hop-Fjøsanger. Det utarbeides én plan pr. parsell. Planområdet for delstrekning 3A og B er historisk jernbanetrase for gamle Vossabanen. Dette prosjektarket omhandler Parsell 3B.

Parsellen går fra Hop til Gamlehaugen og vil sammen med delstrekning 3A koble sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen. Lengden er ca. 2 km gang- og sykkelveg. Reguleringsplanforslag for delstrekning 3 (A og B samlet) ble lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2022. Reguleringsplanen ferdigstilles for Parsell 3A Nesttun-Hop, og avsluttes ved Hop/Wernersholmveien. Parsell 3B Hop-Fjøsanger (dette prosjektarket) omfatter ca 1,1 km høyverdige kulturminner som er vist i Kommuneplan for Bergen med hensynssone kulturmiljø, og det aksepteres ikke inngrep langs den aktuelle strekningen grunnet høye kulturmiljøverdier. I hovedsak er det begrensninger i skjæringer og landskapsrom som medfører at prosjektet ikke kan utvidedagens tverrsnitt og som ville gitt nødvendig rom for breddeutvidelse.

For å oppnå målsetningen til prosjektet med separate arealer til gående og syklende, må det ses på to alternative løsninger: En fullverdig løsning der alternative traseer vurderes, og en forenklet plan med tiltak som på kort sikt kan gi bedre trafiksikkerhet med punktutbedring. Trasevalg for fullverdig løsning vil måtte avvente avklaringer i forbindelse med kommunedelplan for E39 Fjøsanger-Arna. Den forenklete løsningen som beskrives i dette prosjektarket er begrenset til utbedring av trafiksikkerhetspunkter på eksisterende gang- og sykkelveg. Formålet med prosjektet er å bedre trafiksikkerheten på særlig utsatte punkter og koblinger med blant annet dårlige siktforhold. Det vil utføres trafiksikkerhetsinspeksjon for å identifisere trafiksikkerhetspunkter som skal utbedres. Vær obs på at kostnad vist i prosjektarket gjenspeiler halvparten av kostnaden for delstrekning 3. Kostnad vil oppdateres når omfanget at de aktuelle TS-tiltakene avklares nærmere i 2024.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og gir en mulighet for å komme seg raskere fram.
Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og gir med dette noe bedre framkommelighet.
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Med omfang reudsert til punktvis TS-tiltak oppnås en begrenset helhetsforbedring.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket vil bidra til noe bedret trafiksikkerhet. Tiltaket består av utbedring av ca. 10 trafiksikkerhetspunkter på eksisterende gang - og sykkelveg. Tiltaket vil gi mer trafiksikre koblinger til sideveger.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket består av utbedring av trafiksikkerhetspunkter på eksisterende gang - og sykkelveg. Formålet med prosjektet er å bedre trafiksikkerheten på særlig utsatte punkter og koblinger (ca. 10 til sammen) med blant annet dårlige siktforhold. Traseen går gjennom etablerte boligområder som ligger sentralt i Fana. Parsellen strekker seg fra Hop til Gamlehaugen og kobles sammen med delstrekning 3a som binder sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Traseen går gjennom etablerte boligområder som ligger sentralt i Fana. Tiltaket kan gjøre at det blir noe mer attraktivt å gå eller sykle på strekningen.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Tiltakene bidrar til å redusere personbiltrafikken gjennom å etablere en tryggere sykkelveg, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp samt bedre framkommelighet på vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	I den grad tiltaket reduserer personbiltrafikken bidrar prosjektet til mindre støy langs vegnettet.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Tiltaket bidrar til å redusere personbiltrafikken noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning samt bedre framkommelighet 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 samfunnsnyttene beregnet til 1,03. Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 5,59. Det er ikke regnet samfunnsøkonomisk effekt av punkttiltakene på strekning 3B.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Strekningen inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet (3b) vil ta for seg utbedring av ca. 10 trafikkssikkerhetspunkter og koblinger mot eksisterende gang - og sykkelveg og kjørevege.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 213312
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar			1 986	19 019		
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Må gjennomføres nytt anslag når planforslaget er justert etter høring.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Fullverdig løysning mellom Hop og Fjøsanger sees i sammenheng med planavklaringer for E39 Fjøsanger-Arna



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping 10 punktvisse TS-tiltak på strekningen kan gjeres uten at det utløses krav til reguleringsplan.

Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Ikke behov for grunnerverv
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

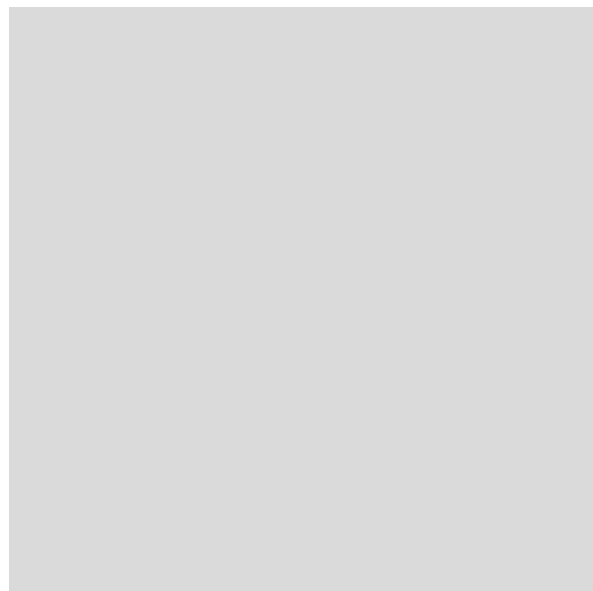
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

TS-tiltak kan gjennomføres uten reguleringsplan. Antar 6 mnd. til prosjektering, og ett år til gjennomføring.

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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. Syklande får separat anlegg som truleg vil gi noko kortare reisetid.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Framkomst for kollektiv blir bedra ved at kryssområdet blir utbedra. Syklande 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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet utbedrar kryssingspunkt for gåande, og gir syklande eit separat tilbod.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Betre utforming av kryss gir betre trafikkflyt. I tillegg vil betre tilbod til gåande og syklende, og meir forutsigbart kollektivtilbod føre til noko færre reiser med bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Truleg i noko grad dersom trafikken blir redusert.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 trafikksikkerhetsproblemer på strekningen. Prosjektet vil bidra til økt trafikksikkerhet, og til å overføre reiser fra personbil til kollektiv, gange- og sykkel i denne delen av Åsane. Tiltaket anses derfor å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. Strekninga ligger som utbyggingsfase 1 med potensiale for rundt 1000 syklende pr døgn nord i Hesthaugvegen og 5-600 i langs det meste av strekninga.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.”

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 214000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag					5 200	217 360
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt. Prosjektet inneholder konstruksjoner, og estimatet er svært usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Merk: Forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet. Ramma er indeksert med forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2028

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

Planinitiativ inkl. enkel stadanalyse vart oversendt kommunen 13.12.2022. Tiltaket har fått ny planleggingsleiar og kommunal sakshandsamar hausten 2023. Det er venta formell oppstart av plan våren 2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikke relevant



Gjennomføringsplan

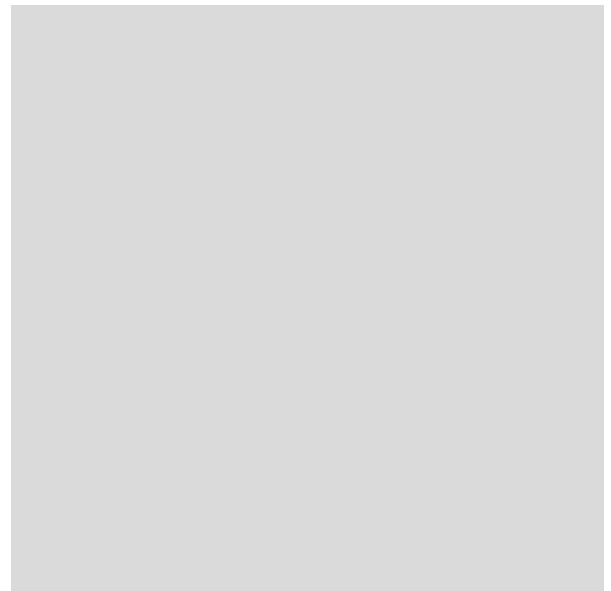
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Formell oppstart av plan vår 2024. Det er håp om vedtak av plan i 2028, Prosjektering tidligst fra 2028/2029.

Kjøkkelvikeien samanhengande gang og sykkeltilbod

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 Kjøkkelvikeien mellom Sotraveien og Fæsterhuset, og ved å sikre universell utfomring av haldeplassar for buss. I dag mangler det tilbod på deler av strekningen, 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 Kjøkkelvikeien. Det blir planlagt løysingar med ei blanding av gang- og sykkelveg og fortau. Ved skuleområdet vert det planlagt trygge kryssingspunkt. Strekninga er om lag 1,8 km.



Måloppnåing

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. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Sjå svar over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikeien og mot Askøy.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Utbetra og meir samanhengande tilbod til mjuke trafikantar, og utbetra kryssingspunkt over Kjøkkelvikeien, særleg området rundt skulen.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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	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 luftforureining?	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 lønsemd i form av auka gange- og sykkelaktivitet, trafikkisikringseffekt, reduserte miljøutslepp gjennom redusert køyrettrafikk.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr	57200
(tal i heile 1000)	

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag			6 240	53 248		
MVA							

Kostnadsvurdering

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.

Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Ramma er indeksert med faktisk indeks tom2022, og forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Permanent vanntilførsel fra Bergen til Askøy skal etableres på samme strekning dei nærmeste åra og det er mye å hente på å koordinere/ sammenfalle desse prosjekta i tid. Det er kontakt med planprosjektlear og det kommunale VA-prosjektet for å ivareta eventuelleavhengigheiter.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2027

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår2. halvår

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping

Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse har haldt fram til våren 2023. Planarbeidet har fått ny planprosjektleder og Bergen kommune har tildelt sakshandsamar hausten 2023. Det er venta formell oppstart av planarbeid ved årsskiftet 2023/2024 Håp om vedtak på plan hausten 2027.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikke relevant.



Gjennomføringsplan

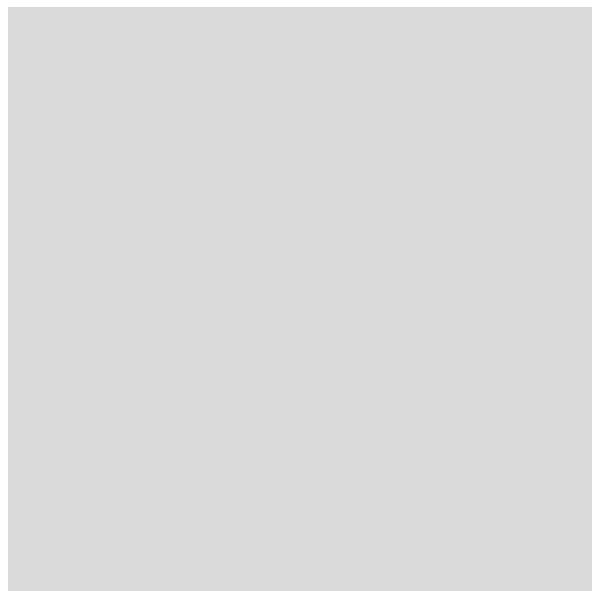
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedtatt. Tentativ framdrift vedtak på plan høsten 2027, oppstart prosjektering 2028, utlysning slutten av året. Bygging/oppstart i 2029. Det er eit sentralt ønskje om at realisering av tiltaket og etablering av nemnte vassforsyning kan kome til same tid.

Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande 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, trafiksikkert og effektivt tilbud på en svært viktig og sentrumsnær strekning, der tilbodet er svært mangelfullt i dag.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Same grunn som over.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling/styrking av Wergeland som bydelssenter og bybanestopp. Strekningen ligger innenfor byfortetnings-sone og sentrumssone i KPA. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklande pr døgn.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Strekninga 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 sykklistar som er trygghetssøkande.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 luftforureining?	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 sykklande. 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 200700

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag		4 160	6 240			
Bygging	Stalege Post 30-midlar			34 485	21 632	51 832	56 744
MVA	Fylkeskommunalt bidrag			7 280	4 472	10 816	11 856

Kostnadsvurdering

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 siden den gang og fylkeskommunen har i oktober 2023 gjennomført nytt anslag på planforslag. Dette tilsier en kostnad på 193 mill 23-kr. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Det er benyttet en budsjettindeks på 4 % for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det vil først vurderast i samband med prosjektering og utarbeiding av konkurransegrunnlag.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2024/2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan pågår

Planstatus Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping Planforslag oversendt til 1. gongs handsaming januar 2021. Etter kommunalt vedtak i juni 2022 vart planforslag lagt ut til offentlig høyring i perioden 28.08 -11.10.2022. Det er venta oversending av planforslag til 2.gongs handsaming vinter 2024 og slutthandsaming av plan i 2024/2025.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikke starta

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Det er ikke gjort grunnboringer. Prosjektering, utarbeiding av konkurransegrunnlag og grunnerverv kan først skje etter planvedtak.



Gjennomføringsplan

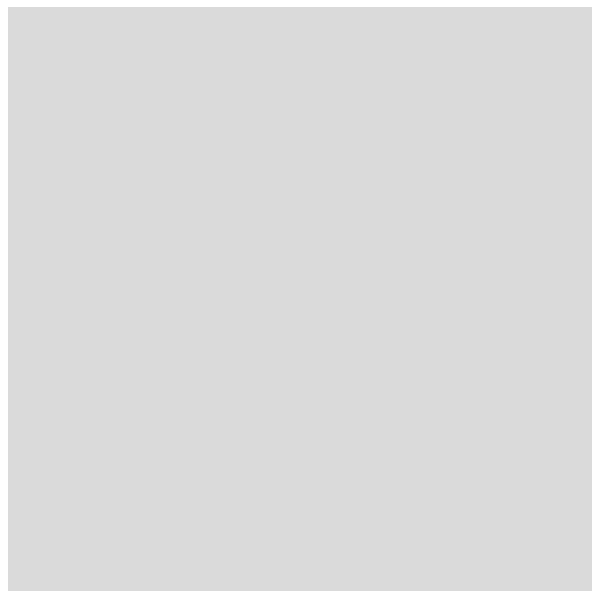
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedtatt. Estimert prosjektering fra 2025. Prosjektering og grunnerverv i 2026, utlysning tidlig høst 2027, oppstart bygging årsskiftet 2027/ 2028. Ca. 2 års byggetid.

Apeltunvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 leggst det til rette for at det kan syklast trygt på fortau. Det er antatt at tiltaket vil auke talet på gåande og syklande når tryggleiken aukast. Strekninga har eit sykkelpotensiale på 160-600 syklande per døgn, der det er høgast nærmare Skjoldskiftet. Tryggare og betre tilhøve for gåande og moglegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velkje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Se tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Det er press på utbygging i området og bedre forhold på strekningen er svært viktig.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet støttar særleg opp under gånstrategien 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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 48100
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	7 270	32 354	10 400			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Regnskap tom. 2022 er oppjustert til 2024 kr. basert på budsjettindeks for 2023 på 4% og for 2024 på 4%.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ikke vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig; Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus

Forprosjekt ferdig; Ikke behov for reguleringsplan

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 arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdyping

Oppstart detaljprosjektering årsskiftet 2023/2024



Gjennomføringsplan

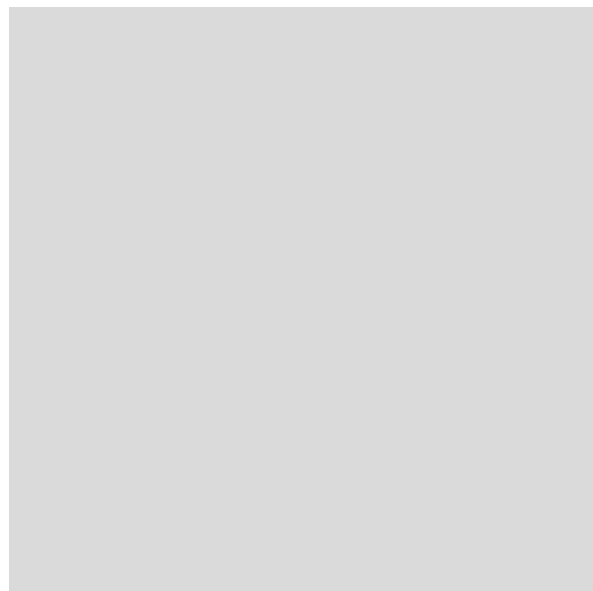
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tentativ framdrift: Prosjektering i 2023 og 2024, oppstart bygging høsten 2024, ferdigstilling 2025, slutt-oppgjør i 2026.

Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartsputer

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket gir eit meir oppgradert tilbod som betrer fremkomeligheten.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklande, som skal gjere det meir attraktivt å sykle, slik at nye meir trygghets-søkande 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 arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekninga har middels høgt potensiale for syklande (300-600 syklande pr døgn), på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Langhau-gen vidaregåande skule ligg langs strekninga og strekinga ligg innanfor byfortettingssone i KPA.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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	Strekninga har potensiale for å få overført mange reiser frå bil til andre transportformer.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-ut-slepp.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Strekninga 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 strekninga 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 62400
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	21 244	31 200	12 452			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Tidligere oppgitt kostnad var basert på grov løpemeterpris 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. Under prosjektering er det tydelig at senterlinje må justeres, noe som utløser støytiltak. Det er i forbindelse med denne rulleringen foretatt kostnadsoverslag på prosjekteringsgrunnlag. Det er lagt inn noe økt usikkerhet mtp. miljøkrav og grunnerverv. Dette indikerer en kostnad på 60 mill -23 kr. Merk: Forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet. Ramma er indekstert med forventet indeks på 4 % for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdjuping

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

Status grunnnerverv

Avklart

Status grunnnerverv utdjuping

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

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping



Gjennomføringsplan

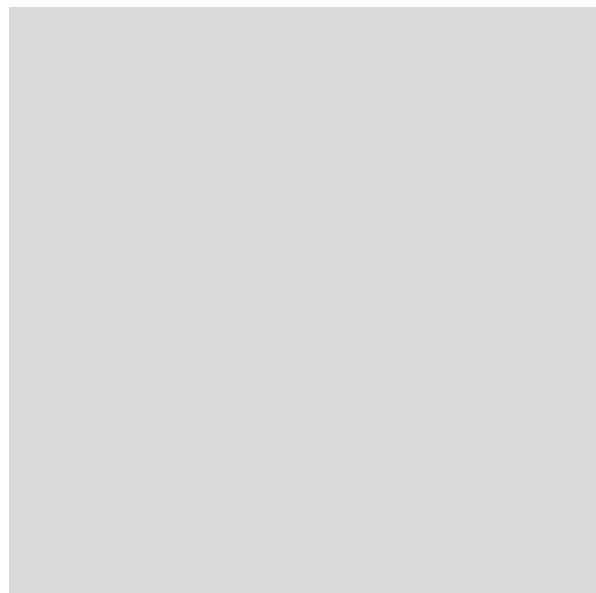
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ gjennomføringsplan: Detaljprosjektering pågår. Utlysning vinter 2024, bygging 2024 - 2025/2026. Sluttoppgjør i 2026.

Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 pågår arbeid med å vurdere kostnadsbesparande tiltak på strekninga, då det samla tiltaket har høg kostnad, og er svært omfattande. Dette vil bli fullført i løpet av 2024.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 luftforureining?	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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan, eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag/ grunnlag fra prosjektoptimalisering. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Vedtatt plan 25.09.2019. Det er ikke tatt stilling til eventuelt behov for omregulering.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

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

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdyping

Prosjektoptimalisering starta opp i 2023 og vil pågå også i 2024. Det vurderes kostnadsbesparande 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

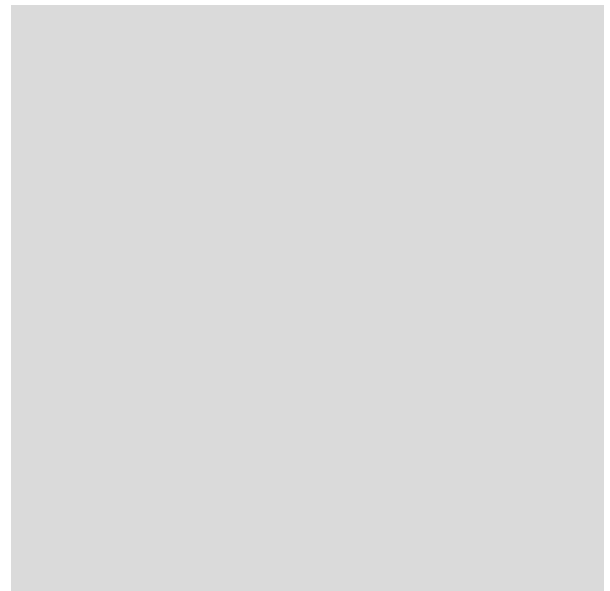
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Omfanget av tiltaket er uavklart pt. På grunn av pågående prosjektoptimalisering og det ikke er avklart om strekningen må omregulerast, blir det foretatt en ny vurdering av byggetid ved neste regulering av hp.

Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre framkommelighet. 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 betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre framkommelighet. 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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det bidrar til bedre helhet i transportnettverket samlet sett ved at en prioriterer kollektiv, sykkel og gange.

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	En vil arbeide for å redusere barrierene for myke trafikanter.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		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 færre personbilreiser på andre måtar?		Ja - beskrevet over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Transport flyttes over fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		Gange og sykkel gir ikke trafikkstøy.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforurensning?		Gange og sykkel gir ikke luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		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, helsegevinster, reduksjon i støy og støv og bedring av by- og bokvaliteter.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

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 prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Forprosjekt pågår

Planstatus Forprosjekt pågår

Planstatus utdjuping Strategisk planprogram for Åsane vil trolig vedtas Q1 2023. Det vil danner basis for videre arbeid.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikke nødvendig.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping Forprosjekt kan starte opp i 2024.



Gjennomføringsplan

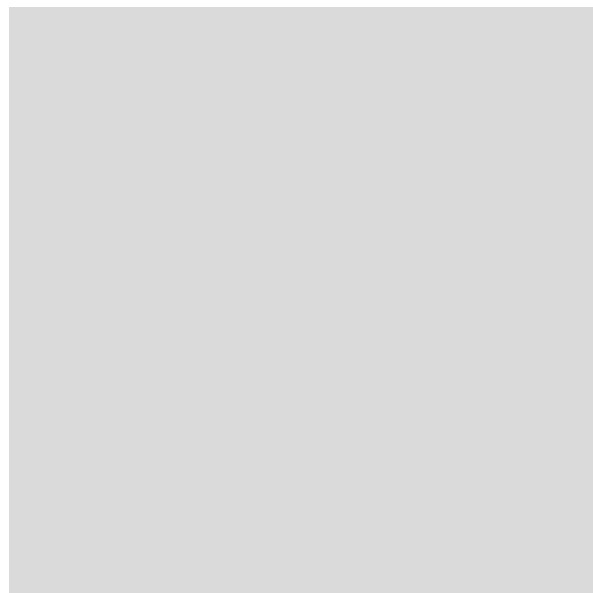
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2024	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

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.

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

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 utslipp, støy og forureining frå vegtransporten. Det er viktig å hindre driftsstans slik at passasjerane opplev at tilbodet er påliteleg. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutslepps-teknologi.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke relevant



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunalt bidrag	98 239	20 800	20 800	20 800	20 800	20 800
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasser 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. Merk: Tidligere løyving er regnskap f.o.m. 2019 tom. 2022, indeksert til f.2024 med fast indeks tom 2022 og med budsjettindeks på 4% for 2023 og 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



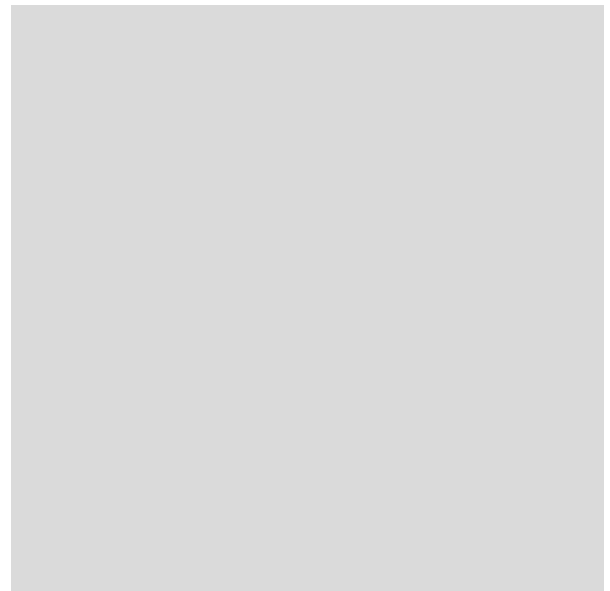
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

KV99994 Nonnekloppen til Florida

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet skal utvide dagens gruslagte gang- og sykkelveg til 6,5 m bred sykkelveg med fortau langs Store Lungegårdsvannet. Den aktuelle strekningen er fra det ferdigstilte prosjektet "Gang- og sykkelbro Nygårdstangen" i nord-øst til kulvert under FV5332 Nygårdsgaten i vest. Strekningen er 420 meter lang. Ved ferdigstilling vil det være en sammenhengende sykkelveg med fortau fra FV5332 Nygårdsgaten til sykkelveg Fløenstien etablert av Bybanen byggetrinn 4. I prosjektet vil også Thomasstien oppgraderes med grusdekke og belysning.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	Dekket oppgraderes fra grus til asfalt. Kombinert med at gående- og syklende separeres vil dette legge til rette for noe redusert
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	I dag deles gang- og sykkelvegen mellom gående og syklende. Fremkommeligheten for både gående og syklende blir bedre.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	I dag er det overganger mellom gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau. Som følge av prosjektet vil det være sammenhengene sykkelveg med fortau fra Florida til Fløen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Nei	Potensielle ulykker
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	
---	-----	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet bedrer også forhold til gående langs Store Lungegårdsvannet.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2023-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		30 942				
MVA			1 900				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjennomført usikkerhetsanalyse i 2023 for å kvalitets-sikre kostnadsoverslag. Kostnadene inkluderer grunnerverv. I 2023 er det gjennomført kostandsreduserende tiltak i prosjektet. Etablering av brygge i trekonstruksjon etableres for å skjule utfylling i sjø. Det er per 2023 påløpt ca. 3,8 millioner kroner i prosjektering og byggherrens egen administrasjon. Midlene før 2025 er finansiert av Belønningsmidler til Bergen, "Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing Bergen kommune". Totalkostnaden i prosjektet er 36 700 000 i 2023 kroner. Beløpet må indeksreguleres av administrasjonen.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Nei



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

Det søkes dispensasjon fra arealplaner og KPA i byggesak i 2023/2024.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Det er inngått intensjonsavtale med grunneier for erverv av eiendom. Beløp fastsettes ved endt prosjekt, og det er avsatt midler til dette i kostnadsoverslaget.

Forberedende arbeid

Detaljprosjektering ferdig

Forberedende arbeid utdyping

Byggesak pågår, mindre justeringer som følge av behandlingen kan forventes.



Gjennomføringsplan

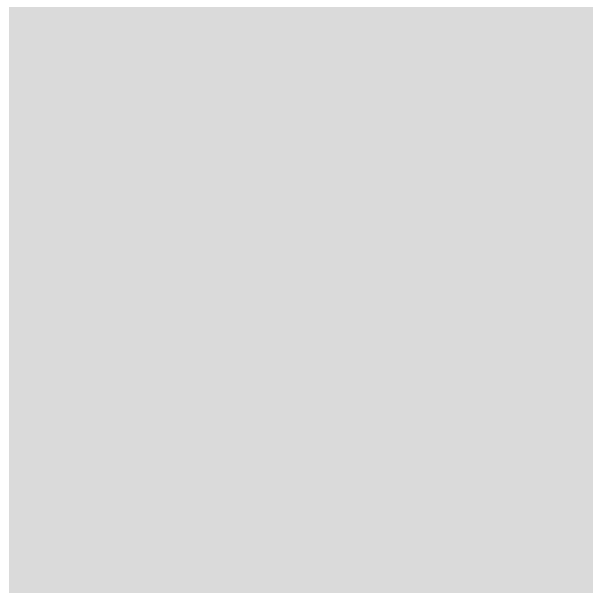
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				3. kvartal 2021	3. kvartal 2023	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektet har pågående byggesaksbehandling. Det forventes konklusjon i løpet av 2023. Det planlegges for anbudskonkurranse i løpet av 2024 med oppstart av byggefase i starten av 2025.

Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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 trafikkteflinger i nærområdet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande 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 løsnning, samt utvide eksisterende rampe i enden av Arnoldus Reimers gate.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det etableres en sykkelkobling mellom Haukeland sykehus vest og sykkelvegen langs Bybane linje 2 ved holdeplass Kronstad.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		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 klimagassutslepp?		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?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr 7420
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	2 205	2 205	1 764			
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	551	551	441			

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er ikke gjennomført kostnadsestimat. Det er benyttet finansdepartementets forventede indekser for 2023 og 2024, og kostnadene er indeksregulert med 6% fra Handlingsprogram 24-27.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Forprosjekt ferdig

Planstatus Forprosjekt ferdig

Planstatus utdjuping 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. Det er usikkert om det er behov for reguleringsplan.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping For tidlig i planprosess til å vurderes.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Nytt forprosjekt skal startes opp, og dermed er det høy grad av usikkerhet og risiko.



Gjennomføringsplan

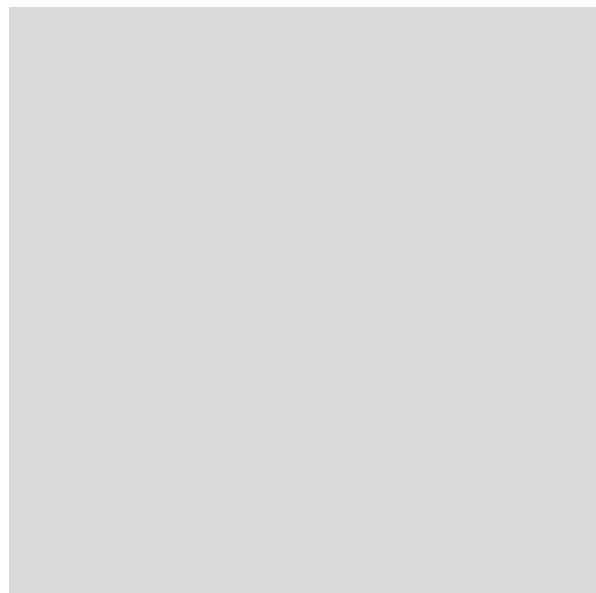
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2023			3. kvartal 2023	3. kvartal 2026			

Gjennomføringsplan utdjuping

Arbeidet er ikke rammet inn og usikkerheten her er stor.

Kv3373 Bjørndalsbakken bru

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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/Fyllingsdalen.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Bredere bro medfører at gående og syklende kan passere hverandre over bro.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Ja, broen er viktig for å gi bedre helhet på strekningen mellom Bjørndalsbakken og Loddefjord.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Sammen med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbroet–Lyderhornsveien vil det trolig gi økt sykkeltrafikk og dermed mindre behov for personbilreiser.
---	----	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Sammen med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbroet–Lyderhornsveien vil tiltaket 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 luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Sykkelpotensialet er 200-500 syklende per dag.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Bjørndalsbakken bro er en del av offentlig utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi 2020-2030, som er prioritert til utbygging i perioden.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr 45230
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 590	1 590	1 000			
Bygging	Statlege Post 30-midlar				15 000	15 000	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	400	400	250	5 000	5 000	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Forventede kostnader knyttet til bygging er estimert og oppdatert i innspillet til Handlingsplan 25-27. Oppstart prosjektering i 2024. Det er benyttet finansdepartementets forventede indekser for 2023 og 2024, og kostnadene er indeksregulert med 6% fra Handlingsprogram 24-27. Dette gjelder kostnader til prosjektering som i Handlingsprogram 24-27.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping Erstatning av eksisterende bro. Det vil undersøkes i 2024 om prosjektet kan etableres på dispensasjon. Fremdriftsplan legger forutsetning på ikke behov for reguleringsplan.

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping Offentlige eiere på hver side og under broen, og følgelig antakelse om at grunnerverv ikke er nødvendig. Dialog opprettes i 2024.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping Forprosjekt forventes gjennomført innen 2024.



Gjennomføringsplan

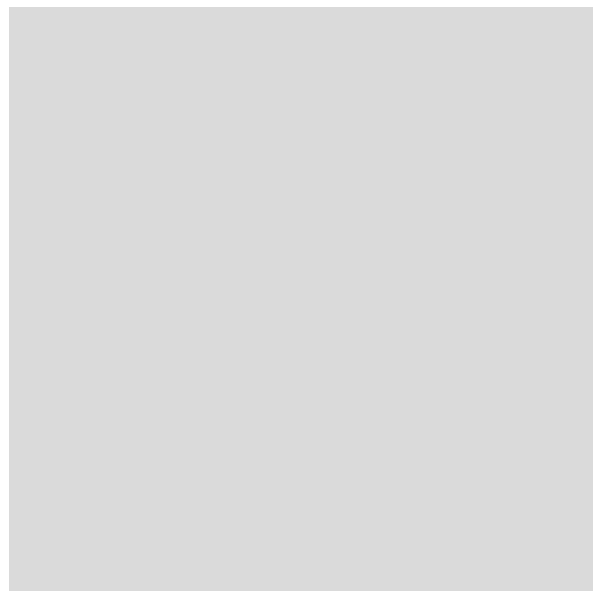
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
3. kvartal 2023	3. kvartal 2023			3. kvartal 2024	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdyping

Stor usikkerhet knyttet til gjennomføringsplanen. Forprosjekt som blir gjennomført i 2024 vil gi tydeligere føringer for gjennomføringen av prosjektet.

Oppgradering holdeplasser

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Det er i tråd med kollektivstrategien å auke framkomme så den vert meir forutsigbar for buss. Dette gjeld spesielt på strekninger der det transporterast mange kollektivpassasjerer.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaka vil ofte gi positiv effekt på trafikksikkerhet og forhold for mjuke trafikantar.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	50 856	10 400	10 400	10 400	10 400	10 400
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak vert tilpassa tilgjengelege midler på pottane. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei komande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere ut i frå dei tiltaka som utbetrast. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjetindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



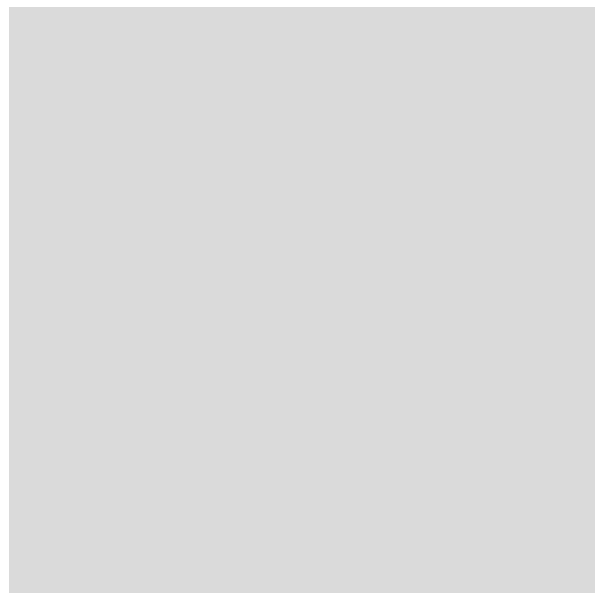
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke relevant



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	95 056	41 600	41 600	37 440	35 984	34 320
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Vestland fylkeskommune / ORO har kommet med oppdaterte tall i forbindelse med rullering av prosjektarket. Venta kostnadsnivå på renter og avdrag er lagt til grunn for oppdaterte tall. Fordelingen over er tentativ. Fordeling av midler kan justeres over gjenstående år i avtaleperioden for å få handlingsprogrammet til å harmonere.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



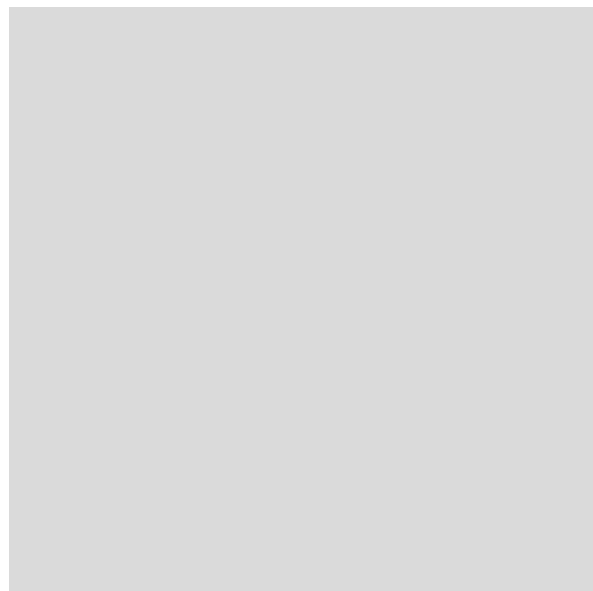
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 5b, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 vidare 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 fv. 5328 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 syklistar 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 aksa (riksvegtilbudet) bygges først (BT1). Dette er den statlige delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgaten vil være naturleg at etableres i forbindelse med planlagt framtidig 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 fram til krysningspunktet og over Fjøsangervegen. Prosjektet gir god kobling til viktige målpunkter i området og vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på denne strekningen.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 syklistar 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 betre heilskap/samanheng 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 fv. 5328 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 betre trafikktryggleik?	Ja	Separate arealer, trygge krysningspunkter og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Ved å flytte flere syklistar 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 arealutnytting?	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 færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 at flere bilister vil velge mer miljøvennlige transportformer.
---	----	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-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 trafikksikkert 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 luftforureining?	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 støyskjerm/sprutskjerm langs E39 forbi Kronstadparken.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyten beregnet til 5,59 med oppdaterte kostnader fra 2023. Det er ikke gjennomført en egen samfunnsøkonomisk vurdering av dette tiltaket.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel vist i vedtatt sykkelstrategi. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekst, at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger nullvisjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar også med å tilrettelegge for Gåbyen jf. vedtatt gåstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 120285

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	13 024	1 045				
Bygging	Statlege Post 30-midlar			9 225	67 808	34 596	
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjennomført anslag i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Nivået på usikkerhet i reguleringsplanfase ligger på mellom 10 og 20 %. I utførelsesfasen planlegges det for at nord-sør aksen (riksvegtilbudet) bygges først (BT1). Dette er den statlige delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgangen vil være naturlig at etableres i forbindelse med planlagt fremtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sør-øst 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

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2024

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan pågår 2. halvår

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdjuping	Reguleringsplan pågår.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Avventer reguleringsplan.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	Avventer reguleringsplan.



Gjennomføringsplan

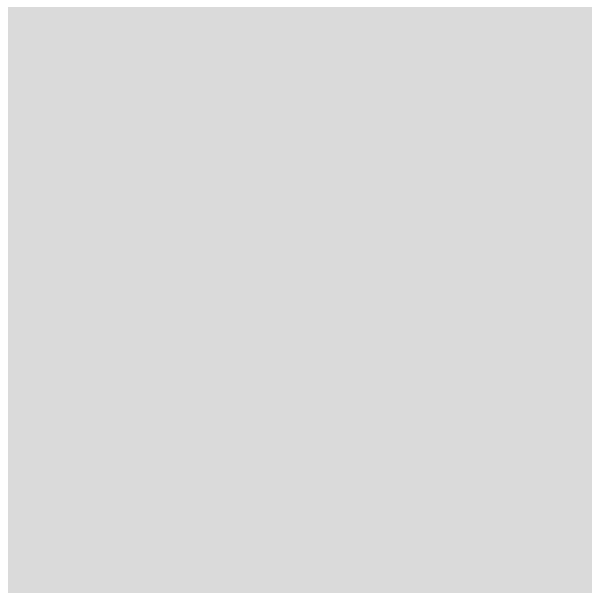
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	3. kvartal 2018	3. kvartal 2021	3. kvartal 2024	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuping

Usikkert når en har en vedtatt plan, her er lagt til grunn vedtak i 2024. I utførelsesfasen planlegges det for at nord-sør aksen (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.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

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 ny sykkelstamveg med en lengde på ca. 1,7 km fra Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp. Tilkobling mot Straumevegen i Fjøsangerkrysset skal i utgangspunktet inngå i prosjektet. Tiltak som krever regulering planlegges av Vestland fylkeskommune og vil inngå i en felles reguleringsplan. 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 forenklet 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 sykkelstamveg. Prosjektets formål: Etablere et sammenhengende og attraktivt tilbud til syklende og gående. Øke antall syklende og gående. Bedre trafikksikkerheten. Bidra til å bedre folkehelsen og bymiljøet. Bedre forholdene for kollektivtrafikken.



Måloppnåing

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 betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 sykkeltrase forbi Nyhauglia vil bli tilnærmet universelt utformet som vil øke fremkommeligheten for syklister. Kollektivfelt fra sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket vurderes som del av planforslaget. Dette vil gi en bedre fremkommelighet for kollektiv.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	Separate arealer og bedre siktforhold bidrar til mindre konflikter mellom brukergrupper og bedre trafiksikkerhet. Påkoblinger fra sideveger og kryssningpunkt blir ivaretatt 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 syklistar i lokalt og overordnet vegnett og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafiksikkert tilbud for syklende og gående på østsiden av E39. Det pågår fortetting og utbygging 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 transportformer.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 miljøvennlige transportformer.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Tiltaket reduserer personbiltrafikken, noe som igjen vil gi reduksjon i luftforurensning og CO2-utslipp, samt bedre fremkommelighet på vegenettet.
--	--	--

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 luftforureining?	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

Prosjektet er regnet å ha 0,30 i netto nytte per budsjettkrone med oppdaterte kostnader fra 2023. Dersom hele strekningen av sykkelstamvegen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttien beregnet til 5,59.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet vil fjerne flere trafikkfarlige forhold langs traseen. Kollektivfelt fra sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket vurderes som del av planforslaget.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 254561
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	22 725	1 640				
Bygging	Statlege Post 30-midlar				54 560	74 401	132 037
MVA							

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 prosjekt vurdert av byggherre?	Nei
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Sykkelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sør-øst i Fana. Kost/nytte beregning viser stor nytte dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan pågår 2. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Planarbeidet har trukket ut i tid i forbindelse med utredning og beslutning av den forenklede løsningen. Tiltak på vestsiden av E39 i forbindelse med tilkobling til Straumevegen, og som krever regulering, planlegges av Vestland fylkeskommune tenkes tatt inn i reguleringsplan for sykkelstamvegen.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke aktuelt.
Forberedende arbeid	
Forberedende arbeid utdyping	Ikke aktuelt.



Gjennomføringsplan

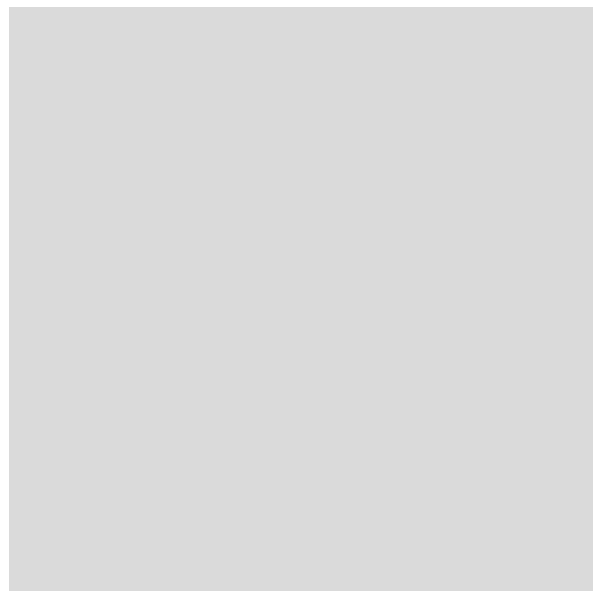
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	3. kvartal 2017	3. kvartal 2019	3. kvartal 2025	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028	3. kvartal 2030	3. kvartal 2030

Gjennomføringsplan utdjuping

Usikkert når det vil foreligge en vedtatt reguleringsplan. 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.

Klostergaten, gateopprusting

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 grunnen for å prioritere dette prosjektet. Totalt er strekninga er om lag 600 m, og omfattar Haugeveien, frå Haugesmauet, heile Klostergaten, og Markeveien ned til Christian Michelsensgate. Strekninga er delt i to ut frå omfang av tiltaka. Frå Haugesmauet til Østre Murallmenning skal heile gata rustast opp om lag som for tilgrensande strekning i nordvest (Haugeveien). Dette er ei strekning på om lag 450 m. Ein skal halde seg innanfor eksisterande gatetverrsnitt, utan at det skal etablerast ny reguleringsplan. Omfang av gateparkering må vurderast i prosjektet. I Markeveien (om lag 150 m) skal det gjerast enklare tiltak utan full gateopprusting for å gjere framkomsten bedre for mjuke trafikantar. Aktuelle tiltak er rullevennleg dekke for syklande i gata, oppstramming av kryss, og ellers mindre endringar for å forbedre universell utforming på fortau og i gangfelt. Tiltaka er ikkje detaljert vurdert.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Same svar som over.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Området vil knyte saman det nyopprusta anlegget i Haugeveien med sentrum.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Ryddigare gatestruktur og færre parkerte bilar gir eit meir oversiktleg trafikkbilde.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Sentrumsnært område som har høgt potensiale til å overføre reiser frå bil til andre transportformer. Det blir meir attraktivt å ferdast i området som mjuke trafikant, og mindre attraktivt å eige bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Det blir meir attraktivt å ferdast i området som mjuke trafikant, og mindre attraktivt å eige bil.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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. Strekninga vil kople Haugeveien bedre saman med sentrum for mjuke trafikantar.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 78000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag	5 200					
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag		10 400	41 600	23 920		
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene var oppgitt som usikre ved forrige rullering. Fylkeskommunen har foretatt et byggherreoverslag basert på erfaringstall fra Haugeveien. Dette landet på 75 mill -23 kr. Det vil bli gjennomført et oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert. Ramma er indeksert med forventet indeks på 4 % for 2024. Detaljprosjektering starter årsskiftet 2023/2024, finansiert under posten prosjektering fremtidige tiltak. I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det ikke avklart hvorvidt andre etater skal delta i et eventuelt prosjekt. Det er derfor gjort kostnadsvurdering under forutsetning av at kun VLFK skal delta i prosjektet. Deltakelse fra andre etater vil gi et mer komplisert prosjekt, men samtidig flere aktører å dele felleskostnader på. I ettertid har vi fått opplyst at Bergen kommune har vannledninger på strekninngen fra sent 1800-tall og tidlig 1900-tall, og ut i fra alder å dømme vil Bergen kommune VA trolig ønske å delta i prosjektet.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

Gjennomføres innenfor dagens vegareal.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke aktuelt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Prosjektering ikkje startet.



Gjennomføringsplan

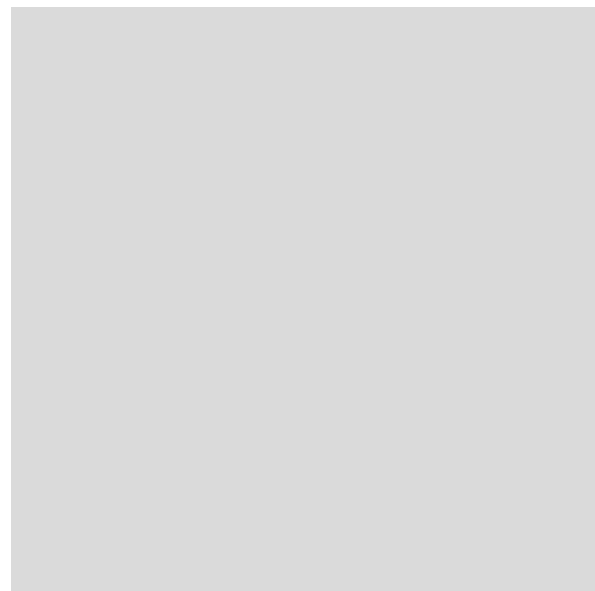
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Detaljprosjektering starter årsskiftet 2023/2024. Behov for byggesaksbehandling. Tentativ fremdrift: oppstart bygging høst 2025. Ferdigstilling og sluttoppgjør i 2027.

Gangveier til kollektivtraseer

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe sør; Arbeidsgruppe vest; Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelse til en kollektivholdeplass. 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. Snarveier reduserer reisetiden til gående.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forseres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å gå langs bilvegane er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilvegane. Konkurranseskraften til gående og syklende økes ved å etablere forbindelser som er kortere enn biltraseene.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs gater og veger.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Gange sammen med en kollektivreise gis konkurransefortrinn. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 klimagassutslepp?		Gange er en klimanøytral transportform.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Gange medfører ikke trafikkstøy.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 fotgjengerens premisser, og at Gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, også vil bidra til en mer klimavennlig by.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2024-kr 10600
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag	1 664	1 664	1 664	1 664	1 664	4 160
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	8 840	8 840	8 840	8 840	8 840	21 840
MVA		2 626	2 626	2 626	2 626	2 626	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet. Ved rulleringen av handlingsprogram 2024-2027 (HP24-27) er det brukt finansdepartementets forventede indeks for 2023 og 2024 for veianlegg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Tiltakene gjennomføres av Bymiljøetaten sin Gjennomføringsavdeling. Der er det samlet ressurser som arbeider med tilgrensendeprojekter, slik som trafikksikkerhetstiltak, sykkeltiltak med mer.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt pågår; Forprosjekt ferdig; Ikke behov for reguleringsplan

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 grunnnerv

Arbeid pågår; Avklart

Status grunnnerv utdyping

Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnnerv. Noen tiltak ligger og på kommunal grunn allerede.

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent

Forberedende arbeid utdyping

Tiltakene er i ulik fase.



Gjennomføringsplan

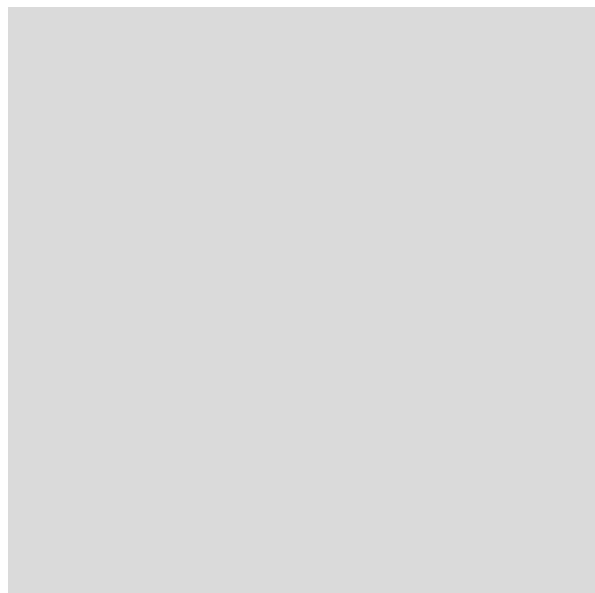
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltakene hentes fra Bergen kommune sin 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.

Gang- og sykkelbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

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 strakstiltak. Tiltaket er beskrevet i områdeplan for Åsane sentrum, vedtatt i 2012. Strekningen ligger i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. I forbindelse med regulering av bybanen i plan65830000 er det avsatt areal til mulig utbygging av bro ved C-tomten. Det kan detaljprosjekteres og bygges broinnenfor regulert areal til E39 og bestemmelsene i bybaneplanen.



Måloppnåing

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, og knytte sammen Åsamyrane/Litleåsvegen og bybanestopp v/ Åsane senter.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	For gående og syklende.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Strekningen er manglende, og er definert som off. utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Som gående og syklende 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 arealutnytting?	Ja	En gang- og sykkelbro vil for mange personer i Åsane være ett alternativ til å benytte bilen. Dette blir særlig aktuelt i kombinasjon med utbygging av bybanen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Å knytte boligområdene øst for E39 med bybanestopp v/ Åsane senter vil trolig redusere behov for personbilreiser. Det er ikke beregnet reduksjon i personbilreiser som følge av tiltaket.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		De mest klimavennlige transportmetodene er gange og sykkel. Klimagassberegning vil gjennomføres som følge av detaljprosjekteringen.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Flere som går og sykler gir færre som kjører personbil. Følgelig vil det også bli mindre kø.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Gående og syklende gir ingen luftforurensning.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		Gange og sykkel medfører ikke trafikkstøy.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Bybaneplan 65830000 åpner for etablering av bro over o_GAA og skal kunne realiseres over regulert E39. Strekningen inngår i Sykeklstrategi for Bergen 2020-2030 i offentlig utbyggingsfase 1.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Gang- og sykkelbroen kan gi økt bruk av bybanestoppet ved Åsane senter da dette gir en mer direkte linje for boligområder øst for E39 og frem til bybanestoppet.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 155350
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Statlege Post 30-midlar		2 000	2 000			
Bygging	Statlege Post 30-midlar				60 000	60 000	
MVA	Statlege midlar utanfor Miljøløftet		675	675	15 000	15 000	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt anslag på plan- og prosjekteringskostnad. Kostnaden knyttet til bygging må justeres etter mulighetsstudie i 2024 og prosjektering i 2025 og 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det vil være en fordel å se prosjektet i sammenheng med bygging av sykkelvei med fortau langs C-tomten, regulert av bybaneplanen i Åsane.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan pågår

Planstatus Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Status grunnerverv Ikke avklart; Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping Det er sett på i flere ulke planprosesser som pågår i området hvor broen ev vil bygges.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping Det er behov for å lage et forprosjekt her jfr over.



Gjennomføringsplan

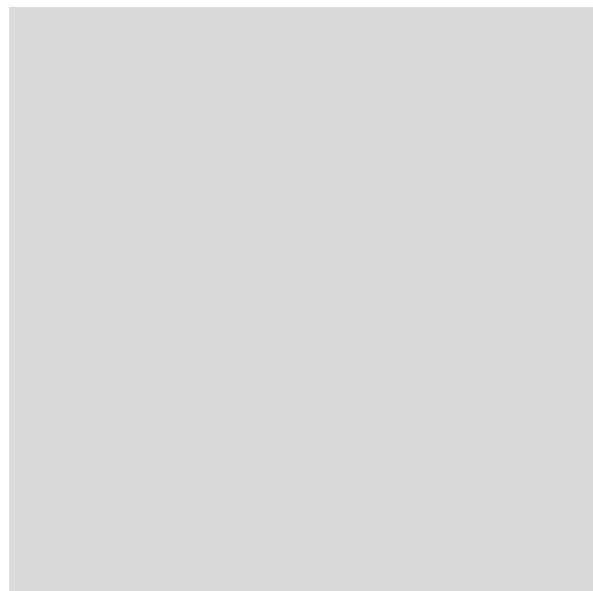
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2024			3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdyping

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

Bysykkelordningen i Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Bysykkelordningen 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. Bysykkelordningen er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøløftet, brukerbetaling og sponsorat. ordningen ble utvidet til Fyllingsdalen i 2023 med ca 100 sykler og 13 stasjoner. Tilbudet er åpent alle dager i året også om vinteren.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvektst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet støtter opp under sykkelsatsing og kollektivsatsing



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

(*i 2017-kr) Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		5 200	2 080			
Andre*	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		3 400	3 400	3 400	3 400	
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig driftskostnad 7,7 millioner eks mva, hvorav 4,3 mill. finansieres gjennom Miljøløftet. 8 årig kontrakt (2018-2026), 2 år opsjon deretter. Det planlegges for politisk vedtak i 2024 for evt ny anbudskonkurranse ila 2025 med oppstart sommeren 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ordningen støtter oppunder alle tiltak som blir gjort på sykkel i Bergenhus, Årstad, Laksevåg og Fyllingsdalen bydeler.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



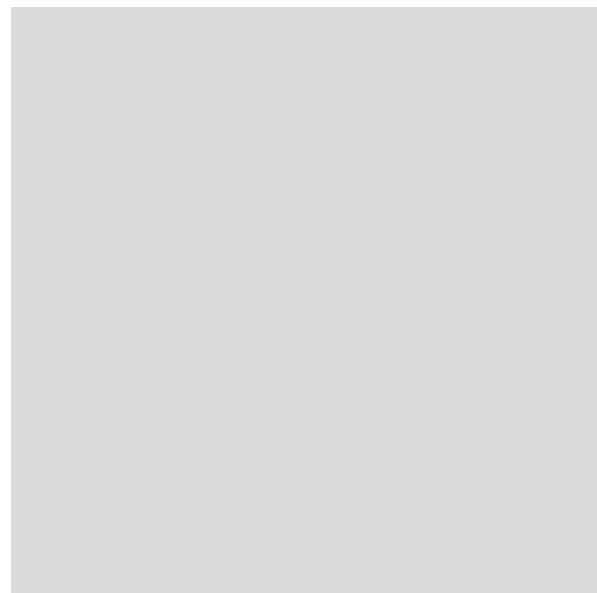
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sykkelbyavtale - Sykkelen Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Sekretariat og kommunikasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe sør; Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Koblinger til gåstrategi og kollektivstrategi og KPA og KPS



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	4 576	520	520	520	520	520
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig drift.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ses i sammenheng med øvrige kommunikasjonstiltak i Miljøløftet, VLFK, BK og Skyss.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



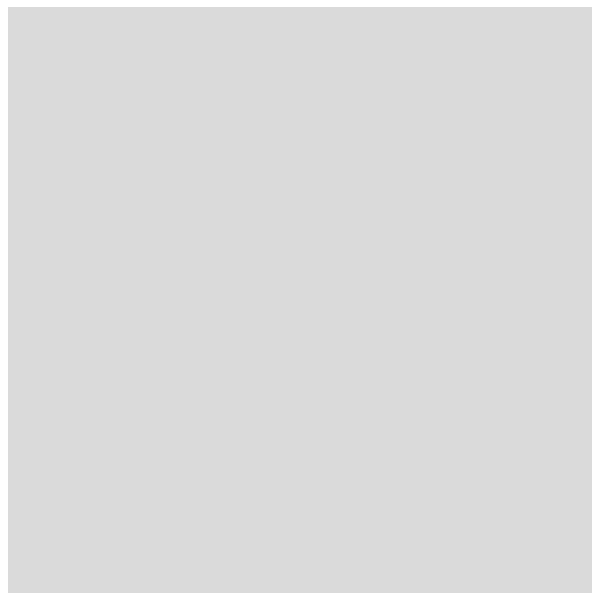
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe sør; Arbeidsgruppe vest; Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikk-tryggleik?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs bilvegane.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	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 færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 klimagassutslepp?		Gange er en klimanøytral transportform.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Endres transportform fra bilkjøring til gange reduseres mengde kø. Tiltakene har som ambisjon å gjøre gange til en mer konkurransedyktig transportform.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Kommuneplanens samfunnsdel (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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Styringsramme
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	8700000

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		10 400	15 600	15 600	6 240	3 120
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		3 000	2 500	3 000	3 000	8 250

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjort en kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet. For 2027 og 2028 er nivået økt noe. Det er gjennomført kartlegginger av gangenettverket i Bergen som viser at en står foran betydelige oppgaver. Ved rulleringen av handlingsprogram 2024-2027 (HP24-27) er det brukt finansdepartementets forventede indeks for 2023 og 2024 for veianlegg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Tiltakene gjennomføres av Bymiljøetaten sin Gjennomføringsavdeling. Der er det samlet ressurser som arbeider med tilgrensendeprojekter, slik som trafikksikkerhetstiltak, sykkeltiltak med mer.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt pågår; Forprosjekt ferdig; Ikke behov for reguleringsplan

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 arbeid

Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent

Forberedende arbeid utdjuping

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

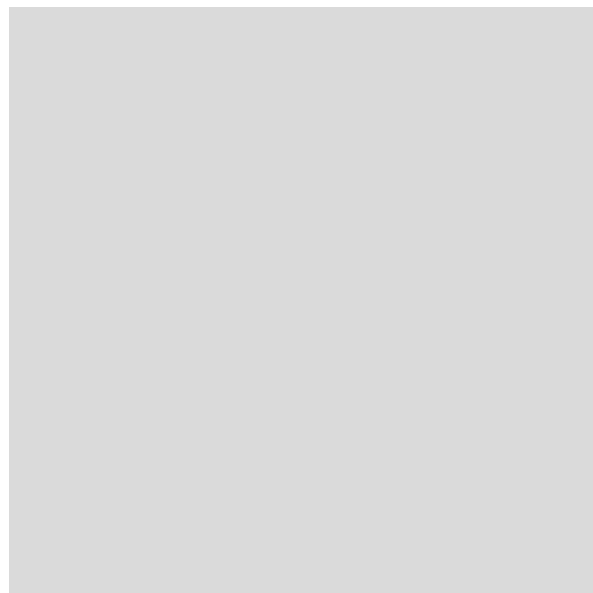
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

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.

Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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. Plan vedtatt i 2017, det haster med å benytte rett ekspropriasjon.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Traseen vil binde sammen Ytre Arna med Breistein for både fotgjengere og syklister.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	I dag er det en manglende kobling mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	I dag er det en manglende kobling mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Alternativ trase for gåande og syklende er svært lang og trafikkert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		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 klimagassutslepp?		Traseen vil gi mulighet til å erstatte bilen med sykkel på strekningen nevnt over.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		Ja, men i noe begrenset omfang.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		Ja, men i noe begrenset omfang.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 560					
Bygging	Statlege Post 30-midlar			1 045		13 585	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	390		260		3 380	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ett grovt byggherreanslag, deler av traseen går i noe side-bratt terreng og en del eksisterende avkjørsler må strammes opp. I 2026 er det avsatt kostnader til grunnverv. Ekspropriasjonsrett går ut i 2027.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan vedtatt

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdjuping Vedtatt reguleringsplan - og privat aktør har rekkefølgekrav på opparbeide deler av traseen.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping En har grunnlag for ev ekspropriasjon, men en vurderer sannsynligheten for frivillige avtaler som stor.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdjuping Forberedende arbeider har ikke startet.



Gjennomføringsplan

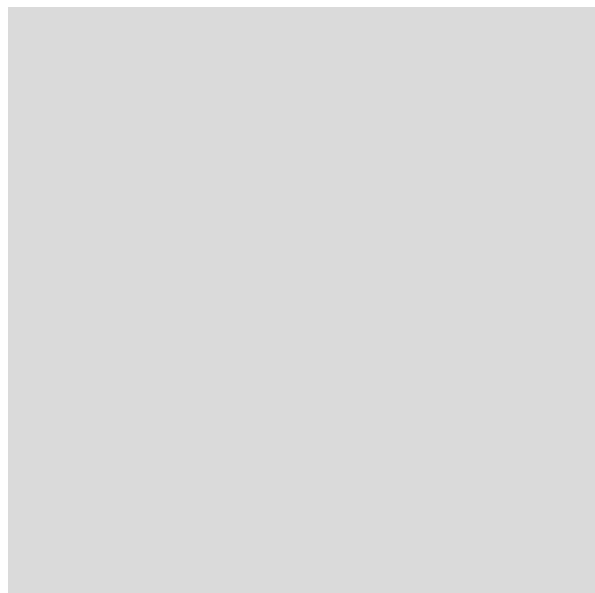
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Arbeidsprogram for arbeidsgruppe Bergen sentrum

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 Miljøløftets 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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
--	--	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping Usikkert kostnadsoverslag

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnnerv

Status grunnnerv utdjuping

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdjuping



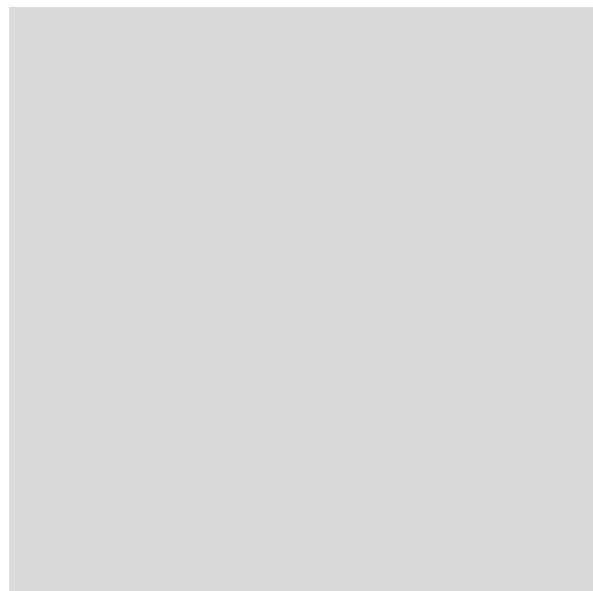
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar og åtferd

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 allerede 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
--	--	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	3 952	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040
MVA							

Kostnadsvurdering

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 egne 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. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



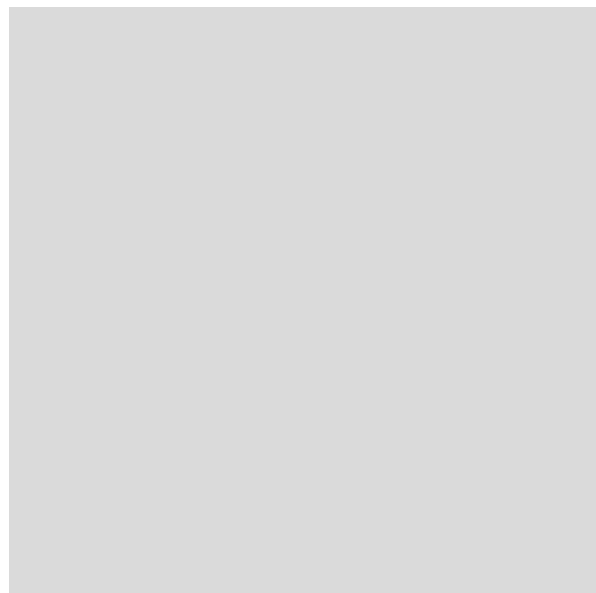
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Bybanen Byggetrinn 5

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Bybanen BT5 mellom Bergen sentrum og Åsane er det største kollektivprosjektet i Bergen. Prosjektet består av både utbygging av bybanen, gang- og sykkelveg, samt forlenga Fløyfjellstunnel. Samla sett vil prosjektet gje eit nytt og godt transportsystem mellom Bergen sentrum, Sandviken og Åsane bydel. Tiltaket består av sju reguleringsplanar. Reguleringsplanene ble vedtatt i Bergen bystyre 31. mai og 27. september 2023. Bybanetraseen frå Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er 12,7 km lang og har 14 haldeplassar. Sykkeltraseen er ca. 13 km lang. Prosjektet er avhengig av forlenget Fløyfjellstunnel, med den er ikkje med i dette prosjektarket. Det har tidlegare vore avsatt midlar til prosjektet gjennom Miljøløftet, men det er fyrste gang prosjektet som ein heilheit vert levert prosjektark på.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Den nye sykkelvegen langs Bybanen vil gje ei vesentleg nedkorting i sykkel avstanden mellom Åsane og Ytre Sandviken.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Kollektivtransporten vil også få ein betre framkomesituasjon, og vi vil kunne tilby eit meir føreseieleg tilbod.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Bybanen til Åsane vil gje eit kapasitetssterkt kollektivtilbod til Åsane, og vil kunne bidra til å auke kapasiteten på sørgåande linjer med Bybanen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket vil gjere det betre og tryggare for mjuke trafikantar.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Saman med utbygging av bybanen vil ein få eit kapasitetsterkt kollektivtilbod, med gode løysingar for gåande og syklende. Tidlegare byggetrinn har vist ei tydeleg fortetting kring haldeplassane til bybanen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?	Ja	Fleire vil reise med kollektiv, sykkel og gange.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 18200000
(tal i heile 1000)

(*i 2023-kroner) Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering*	Bompengar	538 000					
Prosjektering*	Post 66: betre kollektivtilbod	226 000					
Bygging	Post 63: særskilt tilskot til store kollektivprosjekt		444 500	910 000	945 000	441 000	5 981 500
Bygging	Statlige Post 30-midlar		75 000	210 000	230 000	150 000	4 335 000
Bygging*	Bompengar		74 500	274 000	289 000	73 000	2 447 500
Bygging*	Post 66: betre kollektivtilbod		118 000	118 000	118 000	118 000	118 000

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Finansiering er basert på anslag på P50 på 18,2 milliarder – som kan endre seg i KS2'en som pågår. Alle tall er uten mva, det vilkomme i tillegg på sykkel og på i alle fall deler av «annet»-posten med ca 21. Det vil vere bygging og prosjektering parallelt i prosjektet, men midlane er ikkje delt inn etter dette. Fløyfjellstunnelen er ikkje med i tala

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2023

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping Reguleringsplanen vart vedtatt i Bergen bystyre 31.mai og 27.september 2023

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping Arbeid med grunnerverv er starta

Forberedande arbeid Byggeplan pågår

Forberedande arbeid utdyping Førebuande arbeid er starta



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			3. kvartal 2023	1. kvartal 2023		1. kvartal 2026	2. kvartal 2037	2. kvartal 2039

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektet er delt inn i fire ulike byggefasar, men dette prosjektet ser på heilskapen i byggeprosjektet Bybanen til Åsane. Det vil foregå bygging og prosjektering samstundes, i dei ulike byggefasane på grunn av kompleksitet og avhengigheitar, særleg til forlenget Fløyfjellstunnel.

Samlepott belønningmidler Alver 2024

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Alver kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Alver kommune

Prosjektomtale og føremål:

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 trafikanter 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 trafikanter 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 Fossemymra. Veggen er uten tilbud til myke trafikanter 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. Estimater, 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. Estimater : 100'.

- Innfartsparkeringer. Plan/forprosjekt og utredninger i samband med arealdelen av kommuneplanen. Estimat: 500'.
- Mobilitet. Nye mobilitetsløsninger i spredt bebyggelse, - subsidiere oppstart/drift. Samarbeid med Skyss i arbeidet med regional mobilitetsstrategi. Ringbuss Alversundområdet Frekhaugområdet (materiebuss båt), støtte drift av prøveprosjekt. Samla estimat: 1 mill.
- Sykkelpakke. Trygg sykkelparkering, primært for elsykler, fysisk etablering flere steder i kommunen. Sykkel, motivasjonstiltak for innbyggerne. Sykkelservice, gratis/subsidiert for innbyggerne. Innkjøp av elsykler på enkelte kommunale arbeidsplasser, prøveprosjekt. Samla estimat for sykkelpakke: 1 mill.
- Bildeleordninger. Oppretting av ulike bildeleordninger, utredning, internkostnad. Estimat: 50'.
- Sekkepost for trafikksikring. Sikring/trygging av mjuke trafikkanter. Vegrekkverk. Veglys, særlig ved bussholdeplasser og G/S vegar. Samla estimat sekkepost: 500'.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Dette er en samlepott for en rekke utredninger av G/S-veier, fortau, innfartsparkeringer, mobilitet i spredt bebyggelse, økt sykkelbruk og en mindre sekkepost for enkle trafikksikringstiltak. Det er ikke mulig å beregne eller estimere enn konkret reduksjon i reisetid. Utredningene skal vurdere dette for de ulike aktuelle tiltakene.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Dette er en samlepott for en rekke utredninger av G/S-veier, fortau, innfartsparkeringer, mobilitet i spredt bebyggelse, økt sykkelbruk og en mindre sekkepost for enkle trafikksikringstiltak. Det er ikke mulig å beregne eller estimere enn konkret reduksjon i reisetid. Utredningene skal vurdere dette for de ulike aktuelle tiltakene.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Heilskap og sammenheng i transportsystemet er grunnleggende for de videre prioriteringene når delprosjektene er ferdige eller nærmer seg ferdigstilling.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Økt trafikksikkerhet er en forutsetning for å gjennomføre prosjektene som er listet opp.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting er en grunnleggende forutsetning i prosjektene. Estimert omfang er forutsett å fremgå når prosjektene er ferdigstilte.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Utredning av nye mobilitetsløsninger i spredt bebyggelse samt omfattende motivasjonstiltak for sykler og særlig elsykler, er eksempler på prosesser som er forventet å medføre endringer i innbyggernes holdning til personbilreiser og derigjennom redusere det totale omfanget av disse.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Prosjektpakken inneholder en rekke tiltak som tar sikte på å redusere personbilreiser, både i form av mer gang- og sykkelveier, innfartsparkeringer, nye mobilitetsløsninger og egen sykkelmotiveringspakke. Estimering av omfanget av dette er forventet å være en del av løsningen av prosjektpakken.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Prosjektpakken inneholder en rekke tiltak som tar sikte på å redusere kø, både i form av mer gang- og sykkelveier, innfartsparkeringer, nye mobilitetsløsninger og egen sykkelmotiveringspakke. Estimering av omfanget av dette er forventet å være en del av løsningen av prosjektpakken.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Prosjektpakken inneholder en rekke tiltak som tar sikte på å redusere luftforurensning, både i form av mer gang- og sykkelveier, innfartsparkeringer, nye mobilitetsløsninger og egen sykkelmotiveringspakke. Estimering av omfanget av dette er forventet å være en del av løsningen av prosjektpakken.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Prosjektpakken inneholder en rekke tiltak som tar sikte på å redusere støy, både i form av mer gang- og sykkelveier, innfartsparkeringer, nye mobilitetsløsninger og egen sykkelmotiveringspakke. Estimering av omfanget av dette er forventet å være en del av løsningen av prosjektpakken.

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 trafikanter i trafikken, - med færre ulykker.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Både utredningene av de store gang- og sykkelvei-prosjektene Fv 565 Hilland til Austmarka, G/S-veg, Fv 564 Holme - Sandskaret, G/S-veg og Kv1163 Fosseskarvegen, G/S-veg Øvre Fosse - Sagstad skule og og plan/prosjekt i forbindelse med innfartsparkeringer aktuelle for koordinering/innføring i kommunens arealdel av kommuneplanen, som er under arbeid utover i 2024.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektene og prosessene inngår i intensjonene i kommuneplanens samfunnsdel og er viktige i den pågående utarbeidelsen av arealdelen.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: Belønningsmidlar til kommunane		4 264				
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat for samlet intern og ekstern kostnad er kr 4100'. Oversikt over fordeling framgår innledningsvis i dette kapitlet (prosjektinformasjon).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Dette er en samlepost på belønningsmidler som vil gå til en rekke tiltak for å utrede og forbedre Miljøløft-tiltak i kommunen. Utvidelse av sykkelnettet som ender opp i BergenPlan-
legging av innfartsparkering for overgang til kollektivMobilitetsløsning uten privatbilSykkelpakkeTrafikksikring for myke trafikkkanter. Både internt i dette og eksternt er det sammenheng her med en rekke andre tiltak for å begrense personbiltrafikken.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



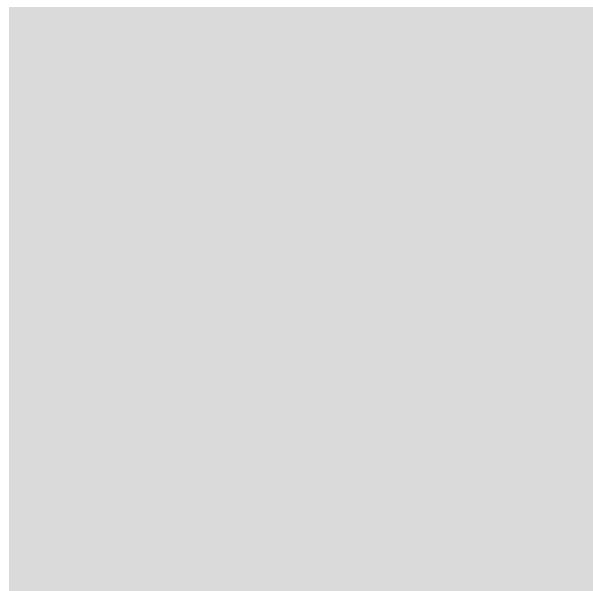
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Prosjektet gjør det enklere for gående og syklende å ferdes på Manger og gir en etterlengtet sammenheng i transportsystemet for myke 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 fortauets plassering langs detsom er regulert til framtidig kollektivterminal for Manger.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	sjå tekst over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Sjå tekst over

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Prosjektet medfører en tryggere ferdsel for gående og syklende, noe som medfører at færre velger å benytte personbilstil 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.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

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 trafiksikker og enkel ferdsel for myke trafikanter.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Strekningen inngår i viktig hovedåre for sykkel i den nylig vedtatte sykkelstrategien for Alver kommune.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet er en viktig del langs den fremtidige utbyggingen av kollektivterminal for Mangerområdet. Når denne stårferdig vil dette gi et stort løft for knutepunktsutviklingen i denne delen av kommunen. Trafiksikkerheten 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

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 3100
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag		1 716				
Bygging	Statlege Post 30-midlar		1 724				
MVA			364				

Kostnadsvurdering

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. Kostnader knytt til prosjektering før 2025 finansierast over posten "prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerv". (Estimert samla nivå for 2024 på den posten ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen gjennom 2024, når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Kommunedelplan vedtatt

Planstatus

Kommunedelplan vedtatt

Planstatus utdyping

Det må dispenserast frå gjeldande områdeplan, men kommunen og fylket jobber tett for å få til dette.

Status grunnnerv

Ikke avklart

Status grunnnerv utdyping

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdyping

Fylkeskommunen startar prosjektering årsskiftet 2023/ 2024.



Gjennomføringsplan

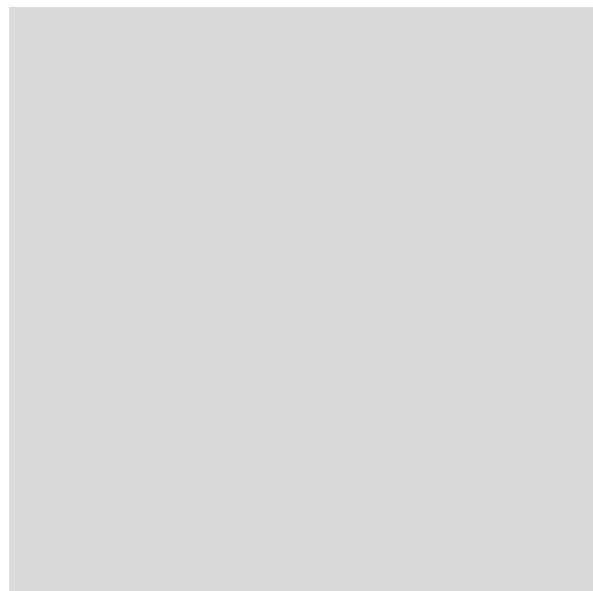
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering frå årsskiftet 2023/ 2024. Realisering i 2025 (Utllysning og realisering avhenger av tilsagn om statlige midler).

Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Strekning på ca 700 m frå Seim skule til og med kryss til kommunal veg 1109 Fureberget. Etablere ny trafikkssikker infrastruktur med fortau, busshaldeplassar og sanering av avkøyrslar. Sikre samanhengande og trafikktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda. Særleg til/frå skulen, men også for å binde saman dei ulike bustadområde på Seim. Gje auka tryggleik for mjuke trafikantar, men også for øvrige trafikantar ved at det blir færre og betre regulerte avkøyrslar. Dette gjeld særleg ved butikken som ligg om lag midt på strekninga.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Sjå tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Sjå tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket legg til rette for betre forhold 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 vedrørande samfunnsøkonomi. Lokalt på Seim vil nytten vere svært stor særleg fordi fleire born vil gå eller sykle til/frå skule og fritidsaktivitetar.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket vil legge til rette for eit attraktivt og meir trafikksikkert tilbod til gåande, syklande og kollektivreisande.



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	44600

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag				3 120	5 200	
Bygging	Statlege Post 30-midlar					8 256	22 050
MVA	Fylkeskommunalt bidrag					2 184	5 720

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre anslag når oppdatert reguleringsplan ligg føre. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før ein eventuell realisering av tiltaket.

Det er brukt en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Kan ikkje koplast saman med andre prosjekt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Prosjektet må ha oppstart på ny reguleringsplan grunna utgått eksproprieringsheimel i eksisterande plan og justering av plan til dagens standard. Det er venta oppstart på arbeid med reguleringsplan sommer/ haust 2024, og det er håp om planavklaring til våren 2027. Tidspunkt for formell planoppstart avklarast i dialog mellom Vestland fylkeskommune v/ INV og Alver kommune

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Det er ikkje realistisk å få til minnelege avtaler på streknin-
gen. I løpet av 2022 ble det klart at grunnervervet ikkje let
seg løse utan oppdatert reguleringsplan. Grunnerverv er ikkje
starta opp. Reguleringsplanen er eldre enn 10 år og det ligg
ikkje føre ekspropriasjonsrett.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Detaljprosjektering ikkje starta. Prosjektering kan starte opp
når det ligg føre ein oppdatert reguleringsplan for tiltaket.



Gjennomføringsplan

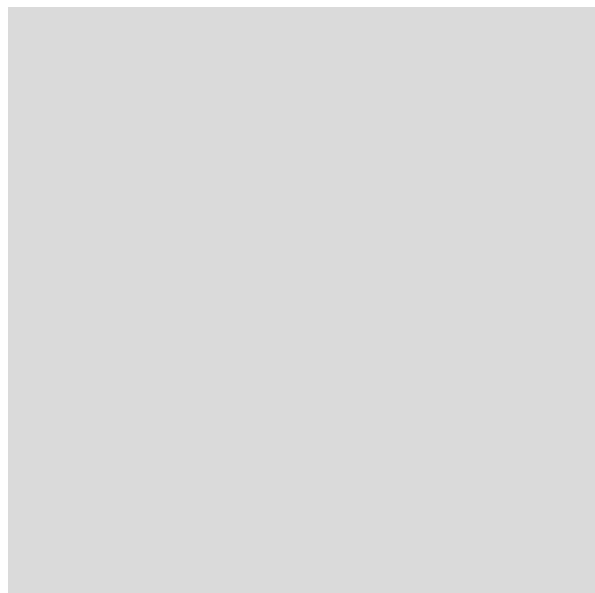
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Behov for oppdatert reguleringsplan og anslag. Oppstart plan i 2024 med mulig vedtak i 2027. Prosjekte-
ring kan tidlegast starte i løpet av 2027. Utlysning og oppstart kan verte aktuelt i løpet av 2028.

Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Med utgangspunkt i ønske fra Skyss har Vestland fylkeskommune tidligere skissert løsning som ivaretar bussnuplass, holdeplasser og regulerings-/pauseplasser for busser på Remme, ca. 1 km nord for Hilland i Alver kommune. Bakgrunnen for ønsket er at bussene i dag ikke har snumuligheter på strekningen mellom Alversund skule og Austmarka. Det er imidlertid langt flere som bor og reiser på strekningen Alversund skule – Hillandfeltet, enn hva tilfellet er på strekningen Hillandfeltet – Austmarka. Hilland er lokalisert ca. 0,8km NV for Alversund skule, mens Austmarka er lokalisert ca. 6,8 km nord for skolen. Bussene må da kjøre om lag 12 km tur/retur på en strekning med lite passasjergrunnlag. Det optimale er om bussen kan snu like nord for Hillandfeltet, slik at potensielle passasjerer blir fanget opp derfra uten at bussen må kjøre langt videre nord for å snu. Fv. 565 har utfordrende sideterreng, så det er ikke lett å finne egnet sted for å opparbeide bussnuplass inkl. holdeplass og regulerings-/pauseplass. Et sted som da peker seg ut for opparbeiding er på Remme, ved avkjørsel til Remmo. Her er sideterrenget mindre bratt og delvis eid av Alver kommune. Resterende aktuelt areal er i privat eie. I følge offentlig plan fra 1999 er det her regulert avkjørsel og busslommer langs fylkesvegen her. I følge privat plan fra 2003 er noe av det aktuelle arealet regulert til parkering og veg, mens resten er uregulert. Arealet er lokalisert om lag 0,9 km nord for Hilland og det vil da spare bussene for å kjøre ca. 10 km tur /retur Austmarka. Da kan sparte kilometer f.eks. kjøres andre steder med mer passasjergrunnlag.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektet bidrar til at det kan være hyppigere bussavganger nord til Hilland/Remme, hvor det er godt passasjergrunnlag. Innfartsparkering vil bidra til at flere kan parkere bilen og reise med buss videre retn. Knarvik / Bergen. Både hyppigere avganger og parkering vil kunne bidra til mindre privatbil transport, retn. Bergen.
---	----	---

Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Prosjektet må ivareta bedre/tryggere kryssing av fv. 585. Det vil og gi tryggere og mer attraktiv løsning for passasjerer som skal på/av bussen (se under trafikktryggleik nedenfor).
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Bussnuplass og innfartsparkering vil bidra til mer effektiv busslogistikk og at det blir gitt et bedre busstilbud på strekning med høyt passasjergrunnlag. Det er i tillegg gunstig med innfartsparkering før bompengestasjonen på Isdalstø. Dette vil kunne bidra til at flere setter fra seg bilen og tar buss fra Remme og retning Bergen.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Når passasjerer skal på/av bussen og til/fra målpunkt på motsatt side av fv 565 er det i dag ikke tilrettelagt for gangkryssing. Dette må løses i prosjektet. Det er heller ikke opphøyd fortau-/perrongareal som definerer hvor på-avsigende passasjerer skal oppholde seg. De står derfor i vegbanen, noe som øker risikoen for påkjørsel av bussen eller andre kjøretøy. Dette gjelder i begge retninger. I retning Knarvik/Bergen er det også risiko for påkjørsel av betongskur, hvor passasjerer venter e.a. Ved ev. påkjørsel vil betongskuret kunne klappe sammen slik at personer blir truffet av massiv konstruksjon. I ny løsning er det lagt opp til at man kan oppholde seg på opphøyd areal, som skiller seg fra vegbanen. Risikoen for påkjørsel av skur vil også reduseres betraktelig.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ja, prosjektet vil bidra til større fleksibilitet når Skyss skal tilby bussruteopplegg nord for Alversund bru.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Prosjektet bidrar til hyppigere bussavganger på strekning med høyt passasjergrunnlag og mindre busskjøring på strekning med lavt passasjergrunnlag. Innfartsparkering vil bidra til at flere kan parkere bilen og ta buss videre
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Innfartsparkering bidrar til at flere kan parkere bilen og ta buss videre retn. Knarvik / Bergen. Dette vil kunne redusere kø.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Det kan legges opp til mer rasjonell logistikk ved at busser kan snu før passasjergrunnlaget reduseres lengre nord retn. Austmarka. Det blir da færre busser som kjører uten / med få passasjerer
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

**Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)**

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved tidspunkt for utarbeiding av prosjektark foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne kostnader. Fylkeskommunen vil jobbe videre med kommunen for å vurdere utstrekning og løsninger frem mot neste rullering. Eventuell oppstart på prosjektering vil finansieres over posten "Prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerverv".

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Tiltaket vil kreve detaljregulering for å sikre riktig arealformål og grunnnerv. Det er tidlegare skissert snumulighet for buss, som vil være utgangspunkt for planarbeidet. Det er ikke tidligere skissert parkering.

Status grunnnerv

Ikke avklart

Status grunnnerv utdjuping

Ikke vurdert

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdjuping

Ikke aktuelt



Gjennomføringsplan

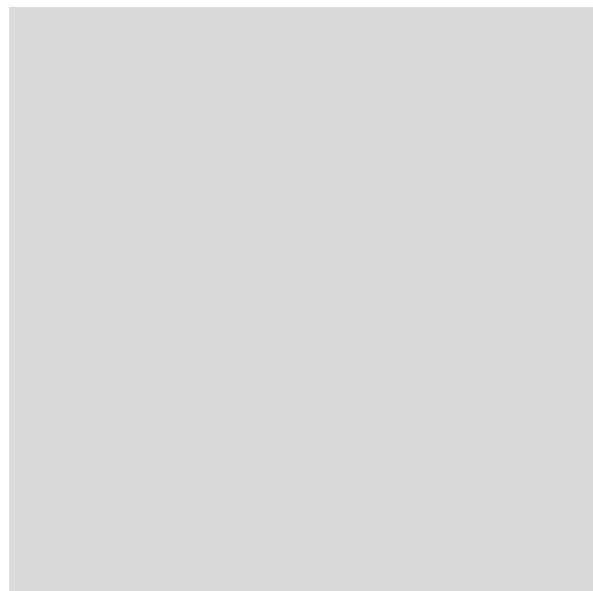
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltaket må regulerast før prosjektering og realisering. Tidlegast oppstart 2027/2028.

Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Sekretariat og kommunikasjon; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Alver kommune er i en utfordrende økonomisk situasjon og må ha vesentlig styrking i interne ressurser for å kunne ha forventet prosjektframdrift i de ulike byggeprosjektene og prosessene som kommunen har meldt inn til Miljøløftet. I første omgang ser en for seg en kompetent person i en 100% stilling i 3 år, samt vesentlig bistand fra ulike ressurspersoner i intern stab, samt noe innleie/innkjøp av eksternt personell og utstyr/materiell. Oppstart i første kvartal 2024, med kommunal forskuttering av kostnader for 2024.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Den samfunnsmessige nytten er beskrevet for de enkelte prosjekter og prosesser som er innmeldt fra Alver til Miljøløftet, se disse.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Dette prosjektet skal nettopp sikre og koordinerer forholdet til andre mål og planer. Hva dette går ut på framgår av beskrivelsene for de enkelte prosjekter og prosesser som er innmeldt fra Alver til Miljøløftet, se disse.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Dette prosjektet skal nettopp sikre og koordinere forholdet til andre fag/satsingsområder. Hva dette går ut på framgår av beskrivelsene for de enkelte prosjekter og prosesser som er innmeldt fra Alver til Miljøløftet, se disse.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		3 120	1 560			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Vurdering, - med forbehold om noe endringer/justeringer, særlig avhengig av kompetanse hos engasjert person:

- Engasjement av fagperson i 3 år, ca 2,4 mill
- Intern personellbistand i 3 år, ca 1,7 mill
- Innkjøp av evt. nødvendig ekstern kompetanse i 3 år, ca 0,3 mill
- Evt. mindre innkjøp av div. utstyr/materiell for prosjektgjennomføringene, ca 0,1 mill

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Prosjektet er nettopp en kopling og samkjøring av prosjekt og prosesser, inkludert eksterne og ofte parallelle prosjekt/tiltak.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



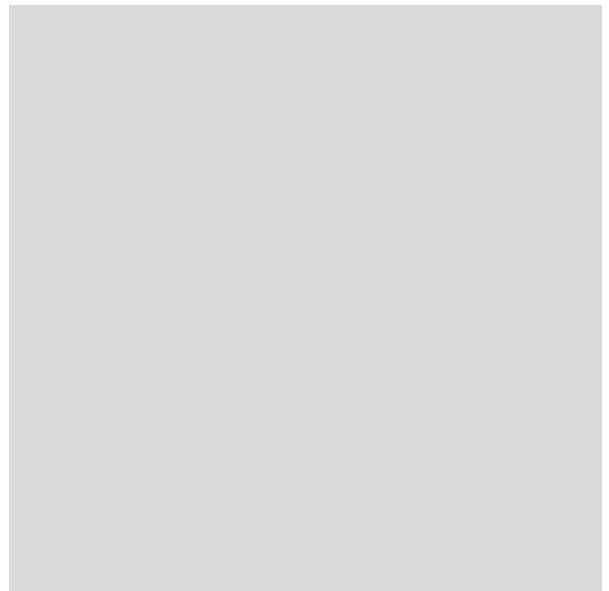
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune; Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

I sak om Miljøløftet sitt handlingsprogram 2025-2028 gjorde kommunestyret i Alver kommune følgende tilleggsvedtak 23.11.2023: Belønningsmidlar: Snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen (Nordhord-landsruta) må utviklast vidare med fleire avgangar på kvardagar. Tilbodet må også utvidast til helg.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Særlig reisetid Nordhordland - Bergen blir betydelig redusert for mange.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Hurtigbåten vil få en langt grønnere profil fra 2025 og utviding av reisetilbudet passer godt inn i det grønne skiftet, med økt passasjerantall og bedre kollektivtilbud.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Fylket satser på grønnere (lavutslipps-) båter fra 2025 og dette passer godt inn i det grønne skiftet, med økt passasjerantall og bedre kollektivtilbud til/fra Nordhordland.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ukjente kostnader og derfor ikke fylt ut. Imidlertid forutsett dekket av fylkeskommunale midler fra Miljøløftet og auka billettinntekter.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Alver kommune har som et Miljøløftmål å få etablert ringbuss/matebuss til båten i Nordhordland. Dette vil gjøre reisen mer sømløst for mange som bor i Alversund, Knarvik og Frekhaug-området. Det er av samme grunn også ønskelig med korresponderende busstilbud/bybuss på Strandkaiaen i Bergen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



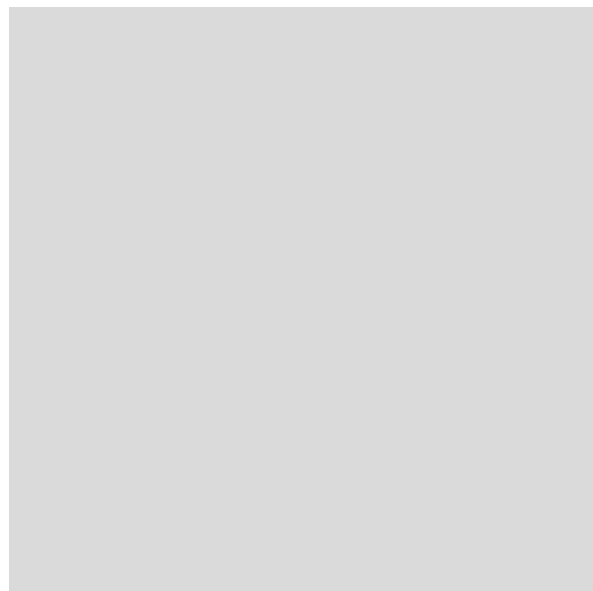
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Fv565 Hilland i Alver kommune, kryssløsning

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablere oppgradert og mer trafiksikker kryssløsning i kryss Fv565 x Hillandsvegen i form av venstresvingefelt. Prosjektet er en endring /justering av tidligere innmeldt prosjekt med etablering av rundkjøring som medførte snumulighet for busser. Bussløsningen er flyttet lenger nord til nytt bussprosjekt ved avkjøring til Alverstraumen kai. Det er innlevert eget (nytt) prosjektark på dette siste.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Det aktuelle krysset ligger på en uoversiktlig bakketopp. Ny vei over deler av Radøy og ny Alversundbru bro vil medføre ytterligere økning av trafikken gjennom dette ukanaliserte krysset.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Kanalisering vil medføre en sikrere og bedre trafikkavvikling i krysset.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Krysset ligger i forlengelse av reguleringsplan for ny Alversund bru. Krysset er tidligere regulert (1998) med en mindre rundkjøring, noe som ikke tilfredsstiller dagens krav. En større rundkjøring er særdeles krevende å få plass til.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

-



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 5000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar			5 451			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Foreløpig grovt 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 utlysing dersom tiltaket blir prioritert. Prosjektet ligger som rekkefølgekrav for videre boligutbygging av Hillandsområdet og det tas sikte på privat (med)finansiering når det gjelder mulig krav om ny reguleringsplan.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ligger like utenfor reguleringsplan for ny Alversund bro og må sees i sammenheng med denne for å få en samlet sikrere trafikk-løsning her.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Kommunedelplan pågår

Planstatus

Kommunedelplan pågår

Planstatus utdyping

Uklart om prosjektet krever ny reguleringsplan. Derom dette kreves, forventes denne å være svært enkel. Prosjektet er del av rekkefølgekrav for utbygging i området.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikke avklart grunnet uavklart løsning.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping

Prosjektavklaringer har pågått i mange år mellom kommunen, fylkeskommunen og private utbyggingsinteresser. Trafikkøkninger forventes å komme i 2024 når ny vei over deler av Radøy står ferdig. Prosjektet er nærmest overmodent for planlegging og utførelse.



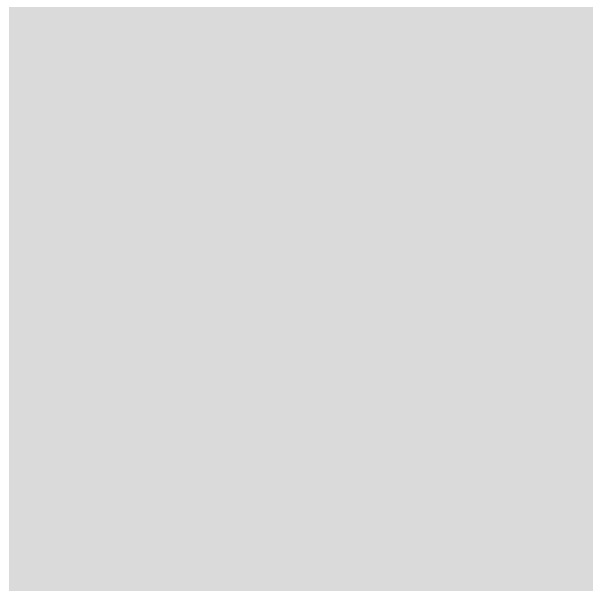
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	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 fåsamanhengande 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 meirattraktivt å reise kollektivt då det blir ein trygg tilkomst til/frå kollektivknutepunktet. Det er nokre bustader tett opp tilfylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og forurensing.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Ved at fleire vil gå og sykle så vil også biltrafikken gå ned. Det er nokre bustader som ligg tett opp til fylkesvegen. Fordesse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og luftforurensing.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Ja	Sjå tekst over

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2018.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	10400

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag	1 040					
Bygging	Statlege Post 30-midlar		6 061	2 038			
MVA	Fylkeskommunalt bidrag		1 248	468			

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er usikre. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Kostnader knytt til prosjektering før 2025 finansierast over posten "prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerverv". (Estimert nivå for 2024 på den posten ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen gjennom 2024, når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det er ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Reguleringsplan vedtatt 3/4-2018 - Hillesvågen bustadområde - id 1263-201409

Status grunnnerverv

Arbeid pågår

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv pågår, ventet ferdig i 2024, ein viss risiko, bu-stadhus ligg tett på vegen.

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping



Gjennomføringsplan

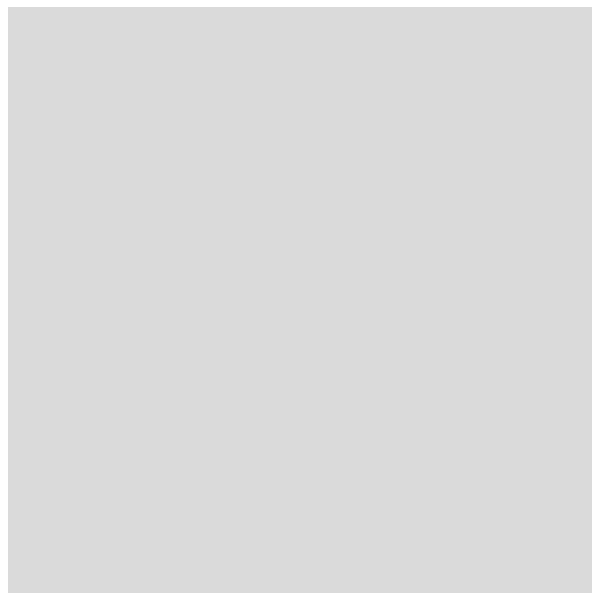
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering i 23 og 24. utlysning og oppstart kan være realistisk seint i 2024, dersom tilsagn om midler. Bygging i 2025. sluttoppgjør i 26. (Utllysning og realisering avhenger av tilsagn om statlege midler).

Ostereidet/Lindsdalen, fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Målet er å etablere eit trafikksikkert tilbod for mjuke trafikantar på strekningen for å auke andelen gåande og syklande, 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. Kjørefeltsbredde vert ikkje endra, men det etablerast eit fortau opp svingane. Strekningen har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og opplevast som utrygg å ferdast langs. Det nye tilbodet koplast i ein midlertidig gang-løysing opp mot senterområdet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Sjå tekst over og under.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir eit heilt nytt og forbetra tilbod til gåande og syklande, enten dei skal til eller frå senterområdet, eller til og frå kollektivterminalen/buss.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket reduserer trafikk og gir eit nytt tilbod til mjuke trafikantar. Sjå ellers tekster over og under.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	-
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		-

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Potensiale for noko reduksjon. Vegstrekket har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole, idrettsanlegg, kirke og boligområder på den ene siden og senterområde med kollektivterminal på den andre. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det 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 luftforureining?	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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlege 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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	33300

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag	3 432	447				
Bygging	Statlege Post 30-midlar		3 240	15 989	6 280		
MVA	Fylkeskommunalt bidrag		686	3 328	1 352		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Oppgitte kostnader ved forrige rullering var usikre, grove estimat og ikkje vurdert inngåande av fylkeskommunen. Fylkeskommunen har i november 2023 gjennomført forenkla byggherreoverslag på reguleringsplan, men vil likevel foreta eit overslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Det vert vurdert kostnadsreducerande løysningar i samband med prosjekteringa.

Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet

Merk: Ramma er indeksert med en forventet indeks på 4 % for 2024. Kostnader knytt til prosjektering før 2025 finansierast over posten "prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerverv". (Estimert samla nivå for 2024 på den posten ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen gjennom 2024, når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det er ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdjuping	Reguleringsplan vedteken i 2021.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Ikkje vurdert.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdjuping	Oppstart detaljprosjektering årsskiftet 2023/24



Gjennomføringsplan

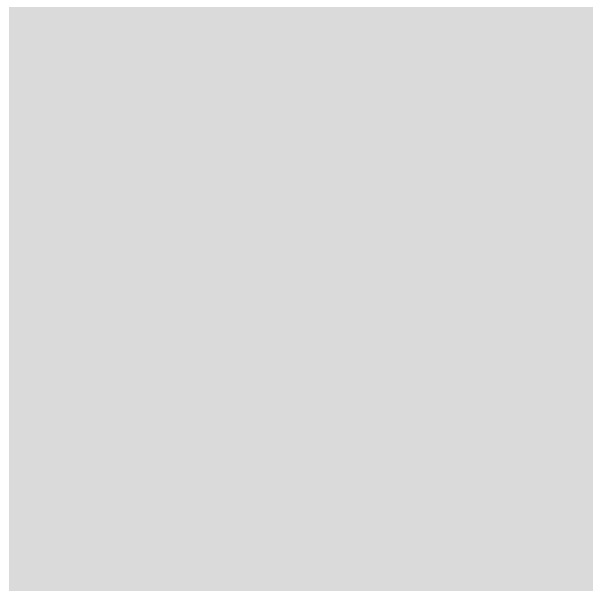
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/2024 Prosjektering 2024, utlysning våren 2025 og oppstart bygging hausten 2025, sluttoppgjør truleg i 2027.

Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Alver kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Alver kommune



Prosjektomtale og føremål:

Omfatter kommunale andeler i kommende utbyggingstrinn 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prioritering av gående internt i Knarvik og til/fra kollektivknutepunkt/Knarvik terminal sentralt på E39 og til snøgg-båten til/fra Bergen. Prioritering av syklende, både på fortau og på egne sykkelfelt langs veisystemet.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 trafikkfarlige forhold for gående og syklende. Dette området er mye benyttet av myke trafikanter, særlig på kveldstid.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?	Ja	Arbeidsplasser og boliger blir langt mer komprimert gjennom effektiv arealutnyttelse, korte avstander til butikker og service, helseinstitusjoner og kollektivtransport.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet vil bidra til en økning i trygghet for myke trafikanter. Det er forventet at mange 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 i Knarvik skal ha redusert behov for egen bil, og føle seg vel og trygg som myke trafikanter. Tilgangen til Knarvik bussterminal og dermed effektiv kollektivtransport blir lettere.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Den omfattende tilretteleggingen for myke trafikanter med effektiv arealutnyttelse 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 redusert køproblematikk.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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. Trafikksikkerheten vil være høy med redusert fare for personskader.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet er en integrert del av Knarvikplanen, som igjen er basert på kommuneplanen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Det skal etableres omfattende infrastrukturanlegg i de aktuelle fortauene og gang- og sykkelveiene.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 27600

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		31 014				
MVA			7 176				

Kostnadsvurdering

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. Opprinnelig kostnad i 2022 var estimat for nettokostnad uten tillegg for uforutsette kostnader. Revidert etter endrede kommunale rutiner med +30% uforutsett for summen fra 2022 og hhv +3% og +5% for 2023 og 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Alle prosjektene her blir bygget samtidig med kjørevegeanleggene, omfattende VA -anlegg og kabelanlegg.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan 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 arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid 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

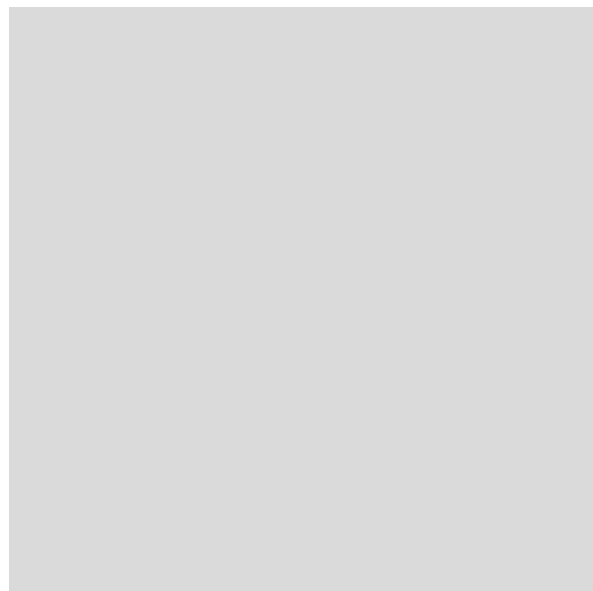
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2022	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025

Gjennomføringsplan 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 utbyggingsavtaleforhandlinger, 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 Miljøløftet (kulvertanlegget) og forskutteringer fra kommunen.

Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

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 skule.
--	----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Sjå tekst over
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Sjå tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gåande, 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type)	Vedtatt/akseptert ramme
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	50800

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar	32 291	3 135	8 674			
MVA		6 793	418	1 777			

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved forrige rullering ble det vist til at estimerte kostnader var usikre og at Vestland fylkeskommune ville gjennomføre detaljert byggherreoverslag før utlysning. Etter forrige rullering er det gjennomført et oppdatert byggherreoverslag basert på prosjekteringsgrunnlaget. Dette tilsier en estimert kostnad på 47 mill. -2022 kr. Styringsgruppen i Miljøløftet ga i sak 4/23 tilslutning til at ei auka ramme på 47 mill (brutto) finansiert over Miljøløftet leggst til grunn for utbetring av Sagstadvegen.

Utover det som vises i tabellen, finansierer private aktører inntil 3 mill. til prosjektering, og fylkeskommunen har finansiert grunnerverv over det generelle fylkesvegbudsjettet.

Merk: Statlig tildeling gis i fast kroneverdi og indekseres ikke i dette tabelloppsettet. Gjennomfører samme praksis som staten med å løyve opp indeksen i løpet av prosjektperioden. Det vil si at tallene som oppgis ut i perioden ikke nødvendigvis samsvarer med prosjektframdriften. Ramma er indeksert med faktisk indeks tom2022, og forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.

Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	Ikkje relevant
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdjuping	Ikkje relevant.



Gjennomføringsplan

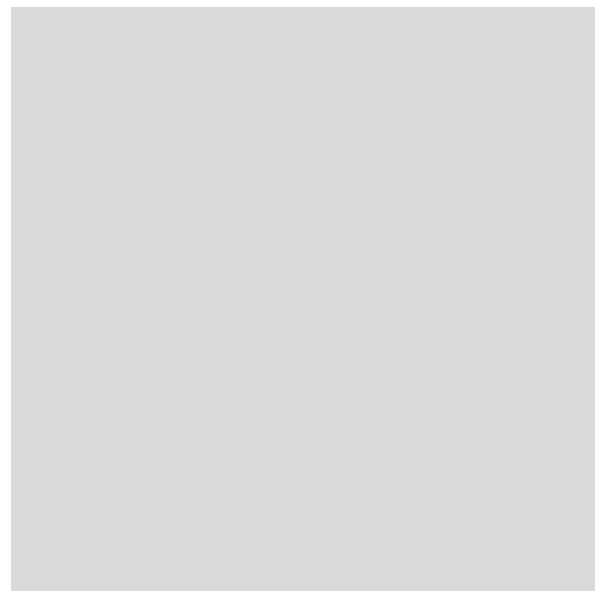
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering var ferdig i 2022. Tiltaket ble lyst ut i 2023 og er under bygging. Tiltaket realiseres som opsjon på Frekkhaugkrysset. Estimert ferdigstilling våren 2025. Sluttoppgjer er venta i 2025.

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikkssikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikkssikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikkssikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikkssikkert 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 arealutnytting?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikkssikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Dagens veistrekk 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, trafikksikkert og effektivt tilbud, både til/fra skole og til/fra lokalt kollektivknutepunkt. Mange vil også kunne sykle her til og fra både nærbutikk og badeplass på Hjelmås.
---	----	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 kø?	Ja	Tiltaket vil bidra til redusert støy fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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	Tiltaket vil bidra til redusert støy fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene og styrker konkurransekraften for gående, syklende og kollektivreisende.

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

- 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 trafikksikringsplan

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 23600

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag				1 040	2 080	
Bygging	Statlege Post 30-midlar					5 225	12 540
MVA	Fylkeskommunalt bidrag					1 040	2 704

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat. Basert på ein nøktern utføring. Kostnadsestimat er usikkert og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket vert prioritert. Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Ramma er indeksert forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024. (Det er lagt til mva på ramma, da den ikkje var teke med i tidlegare tal).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig

Planstatus

Forprosjekt ferdig

Planstatus utdjuping

Reguleringsplan for området vart vedteken i 2011. Forprosjekt er utreda på dette grunnlaget. Eksisterande plan hjemlar ikkje bruk av ekspropriasjon og dette gir ein risiko i høve erverv av grunn. Inntegna veg i gjeldande plan er smal og det er ikkje teke med areal til rigg. Ei samla vurdering gjer at fylkeskommunen vurderer det som naudsynt å regulere tiltaket før det kan realiserast. Fylkeskommunen vil starte reguleringsprosess sommer/haust 2024. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i løpet av 2027 og fylkeskommunen og Alver kommune er einige om å jobbe tett for å nå dette.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Ikke foretatt, men kommunen har hatt forhåndskontakt med aktuelle grunneiere.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Prosjektet er gjennomgått av eksterne konsulenter flere ganger, inkl. skisseløsninger og kostnadsberegninger. Både fylkeskommune og Statens vegvesen har vært involvert tilbake i sams vegadministrasjon, men prosjektet har foreløpig strandet grunnet økonomi. Forberedende arbeider er ikkje starta.



Gjennomføringsplan

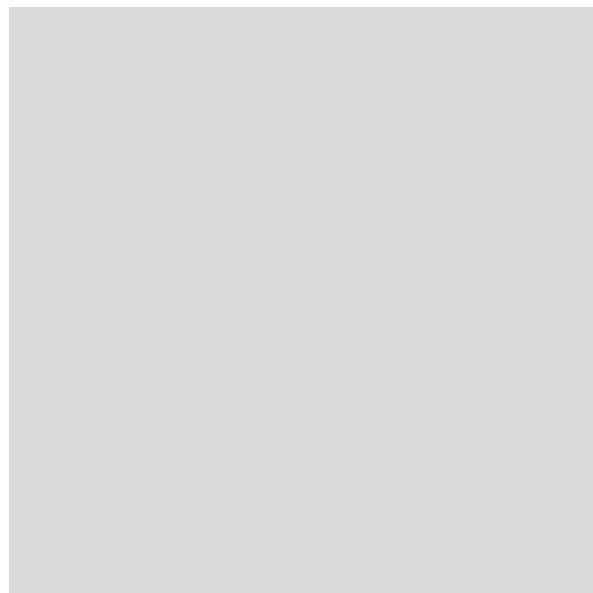
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2024	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjuping

Behov for oppdatert reguleringsplan da gjeldande plan er over 10år, utfordrende å bygge etter. Oppstart prosjektering tidlegast i løpet av 2027, statlig tildeling tidlegast 2028

Nordre Hauglandsveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 løsing for gående og syklende, er definert som farlig skoleveg og har helårs skoleskyss. 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).



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper ved at det etableres en helhetlig løsing for gående og syklende på strekningen. I dag benytter gående og syklende kjørebanelen. Reisetiden vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebanelen.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre framkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler fortau på strekningen i dag. Gående og syklende benytter i dag kjørebanelen. Vegen er smal og det er dårlig framkommelighet for myke trafikanter med dagens løsing. Gående til/fra busstopp vil også få bedre framkommelighet med ny løsing.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 sykkeløsning. Dette vil bidra til et helhetlig gang- og sykkelvegnett innenfor sykkelsonen til Fromreide lokalsenter.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 klimagassutslepp?		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 luftforureining?	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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens samfunnsdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi 2022-2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster og at flere skal reise kollektivt, gå eller sykle.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000) 62400

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag		5 200				
Bygging	Statlege Post 30-midlar			8 256	16 511	16 511	6 061
MVA	Fylkeskommunalt bidrag			2 184	4 368	4 368	1 664

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved forrige rullering av handlingsprogrammet var det lagt til grunn generelle erfaringstall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Det ble understreket at tallene som var lagt inn var grove anslag og erfaringstall som ikke hadde tatt høyde for dagens prisvekst i byggekostnader for veg. En mer nøyaktig vurdering av kostnader i prosjektet ville foreligge når prosjektet var vurdert av byggherre og prosjektert. Ved denne rulleringen har fylkeskommunen tatt en gjennomgang på prosjektet. Det foreligger anslag på prosjektet fra 2015 i forbindelse med tilgrensende prosjekt som inngår i Askøypakken. Indeksert og justert etter estimerte priser er prosjektet vurdert å ha en antatt kostnad på 60 mill 2023-kr. Kostnadsvurderingen er fortsatt usikker og det vil bli foretatt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Tiltaket vil realiserast som opsjon på tiltak i Askøypakken, men haldast heilt adskilt finansielt, rekneskaps- og rapporteringsmessig.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdjuping	Strekningen er regulert, plan 273, stadfestet 08.12.2016.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuping	Reguleringsplan er vedtatt.



Gjennomføringsplan

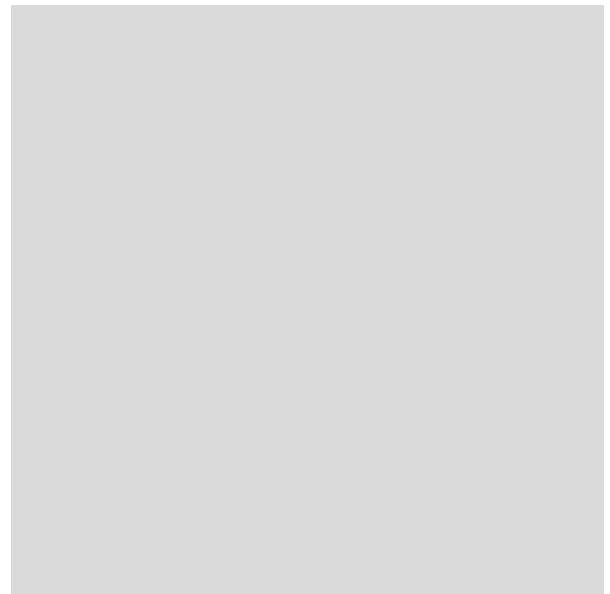
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: ved prioritering er det naturleg å prosjektere og bygge tiltaket samtidig med Kjærrgardskrysset i Askøypakken. Venta oppstart prosjektering hausten 2024. prosjektering og grunnerverv i 2025, bygging fra 2026.

Kleppevegen ved Myrane

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Askøy kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablere ny trafikkisikker infrastruktur til Kleppestø barneskole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørsler, etablere en ny felles avkjørsel (rundkjøring) til området, etablere gang og sykkelveg/fortau, ny bussholdeplass og "kiss and ride" for ungdomsskolen/videregående/idrettshall.

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	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 samarbeid 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.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		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 luftforureining?	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, helsetilbud og Kleppstø 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 hel-segevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket vil bli en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnettet på Askøy.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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 gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type) Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2024-kr 234700
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	66 880					
Bygging	Statlege Post 30-midlar	73 464	69 702	4 285			
MVA		15 362	14 630	941			

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Da tiltaket første gang ble fremmet som forslag var det gjort et grovt overslag fra konsulent, basert på reguleringsplan. Dette anga tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. -2018- kr. Disse tallene hadde ikke tatt tilstrekkelig høyde for byggherre-kostnader, mva., løpemeterpris eller materialkostnader. Det ble ved 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. (tilsvarende 234,7 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». Blant annet dekkes prosjektering 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 har inngått en bilateral finansieringsavtale som fastsetter premisene for eksternt tilskudd.

Merk:Ramma er indeksert med faktisk indeks tom2022, og forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

VA-prosjekt i samme område.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdjuping	Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	-
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdjuping	-



Gjennomføringsplan

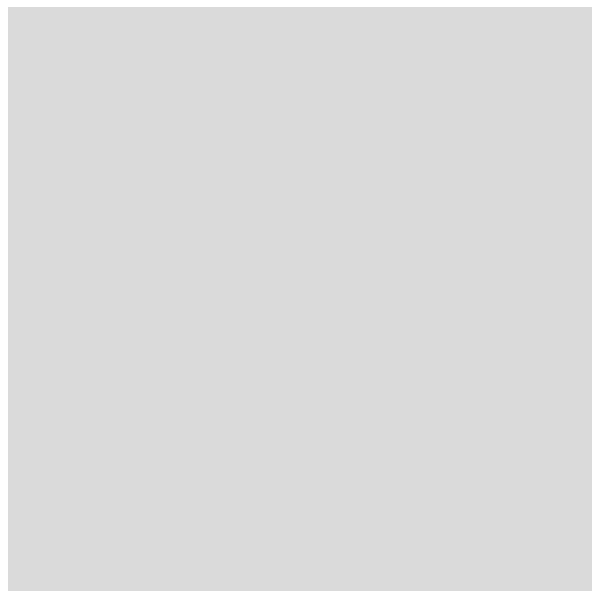
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering startet opp i 2021 og ble ferdig våren 2023. Tiltaket ble lyst ut sommeren 2023, med forbehold om godkjenning i kommunestyret. November 2023 startet riving av hus og rigging av anlegget. Tiltaket skal ferdigstilles våren 2025. Sluttoppgjør er ventet årsskiftet 2025/2026.

Oppfølging av sykkelstrategi

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Askøy kommune har utarbeidet en sykkelstrategi med en handlingsdel. Formålet med sykkelstrategien er å få flere til å sykle på Askøy. Det er satt opp flere mindre tiltak i handlingsdelen som skal bidra til å oppnå dette og Askøy kommune har behov for belønningsmidler for å gjennomføre tiltakene.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		
---	--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltakene vil støtte oppunder satsingsområdene kollektiv og gange gjennom blant annet tilrettelegging for sykling til kollektivknutepunkt. Sykkeltilrettelegging bidrar også til bedre folkehelse og økt trafiksikkerhet.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 461	208	208	208	208	
MVA							

Kostnadsvurdering

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, som vil benyttes i 2024. Tidligere løyving gjelder løyving gitt i 2022.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det jobbes helhetlig med å gjennomføre tiltak som utfyller hverandre og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



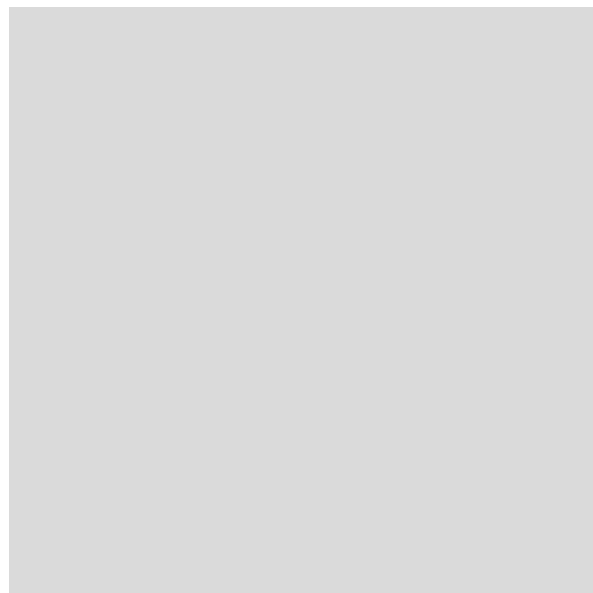
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Planleggingsmidler Askøy kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Askøy kommune har behov for planleggingsmidler for å utvikle og følge opp egne prosjekter i Miljøløftet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		
---	--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Potten støtter opp under overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	7 866	2 704	2 704	2 704	2 704	
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen baserer seg på et overslag basert på 2022-kroner. Det er noe usikkerhet rundt tallene. Kolonnen for tidligere løyving gjelder løyving i 2022.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Planleggingsmidlene vil bli benyttet til å følge opp tiltak og prosjekter i Miljøløftet på Askøy.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



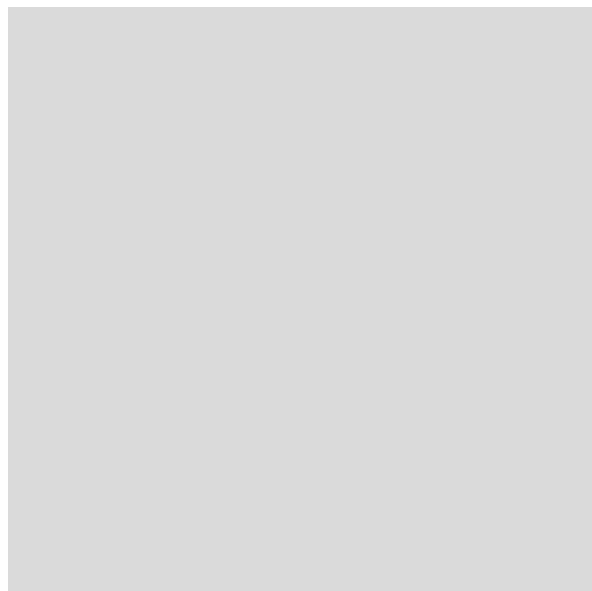
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Skarholmvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Askøy kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

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 sykkelløsning på deler av strekningen, ca. 700 m. Strekningen har et stort potensiale for å øke andelen gående og syklende mellom to befolkningsrike områder på Askøy; 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.



Måloppnåing

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 kjørebane. Reisetiden for gående og syklende vil derfor reduseres ved at det etableres et trafiksikkert og separat anlegg fra kjørebane.
--	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 betre trafikktryggleik?	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. Trafikksikkerhet er dermed en viktig del av prosjektet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Ved å etablere en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen øker dette muligheten for fortetting 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 færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	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 trafikksikkert 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 klimagassutslepp?		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 til å redusere personbiltrafikk og dermed bidra til å redusere kø til/fra Askøybroen og Bergen i rushtiden.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere luftforurensning 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 projektet 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 (gjelder biltransport, tall fra 2022). 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. I 2022 ble det 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og kommuneplanens arealdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi for 2022-2023.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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 kunne bidra til økt bruk av kollektivtilbudet på Kleppestø, som er en sentral målsetting i kommunens arbeid.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet				1 124		
Bygging	Statlege Post 30-midlar				163 494		
MVA					40 874		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen for prosjektet er basert på generelle erfaringstall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Tallene til Statens vegvesen 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 løpemeterpris høy i byområdet, som tilsvarer 97 000 2022-kr. Skarholmvegen er på 1,5 km og gir dermed 145,5 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. Kostnadsvurderingen er gjennomført høsten 2022. For utregning av MVA er det benyttet 25 %.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det kan bli aktuelt med VA-arbeid på strekningen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt pågår 2. halvår

Planstatus

Forprosjekt pågår

Planstatus utdjuping

Forarbeid til planen startet opp i 2023. Forventet planoppstart er første kvartal 2024.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Prosjektet er i oppstartsfasen og grunnerverv vil avklares på et senere tidspunkt.

Forberedende arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedende arbeid utdjuping

Prosjektet er i oppstartsfasen og det er gjort forberedende arbeid til planarbeidet i 2023.



Gjennomføringsplan

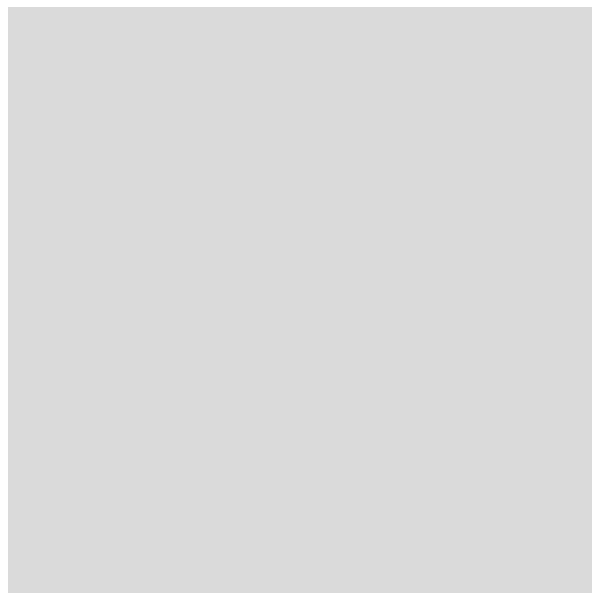
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2023	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjuping

Forarbeid til planen startet opp i 2023. Forventet planoppstart er første kvartal 2024. Det er forventet at planen blir vedtatt fjerde kvartal 2025 og at en kan detaljprosjektene i 2026. Oppstart av byggeperioden er estimert til første kvartal 2027.

Sykkelparkering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Utarbeide planer og montere opp sykkelparkering på aktuelle knutepunkt for kollektiv. Dette for å stimulera til meir sykklng og at sykklane er trygge.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

- Få fleire til å bruke sykkel til knutepunkt for kollektiv med å ha ein sikker parkering.
- Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

- Auka bruk av sykkel og kollektiv, minke bruk av egen bil.
- Ved at fleire sykklar til skule og arbeid heller enn å bruke bil, er med på å utarbeida gode vaner og god folkehelse.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		3 135				
MVA		392	392				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet er vurdert i arbeidsgruppen samt felles anbud med Vestland Fylkeskommune for innkjøp av sikker sykkelparkering. Dette sammen med fleire kommuner.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnnerverv

Status grunnnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



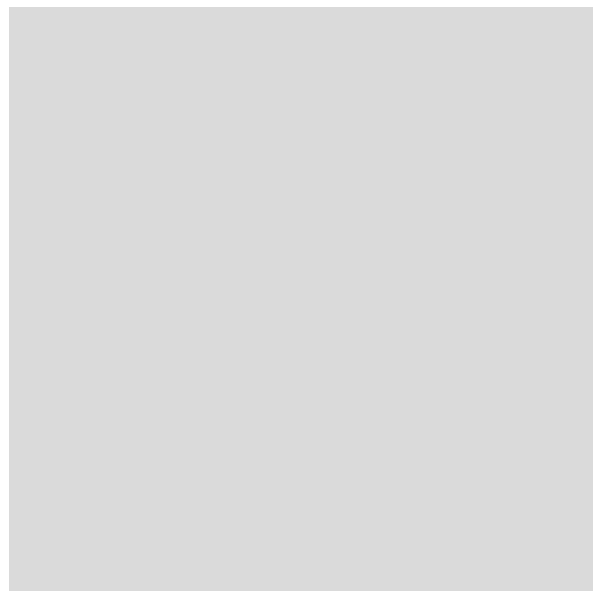
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Oppgradering av bussholdeplasser E39 i Bjørnafjorden. Det legges opp til utbedring av holdeplassene Trolldalen 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 gangadkomster (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 bompengainnkrevning 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 grunnerverv. Det legges til grunn at det ikke er behov for reguleringsplan.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket vil gi enklere og tryggere kollektivreiser for beboere og besøkende i områdene som betjenes av de aktuelle holdeplassene. Når reisende velger kollektiv i stedet for bil får vi også samfunnsøkonomisk nytte som følge av redusert støy, CO2-utslipp og evt. kø. 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Samsvarer med målene i NTP og Miljøløftet, Prosjektet underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker, og bidrar også til å gjøre reisekjeden universelt utformet slik NTP gir føring om. Vedtatt KDPA for Bjørnafjorden vest legger opp til fortetting innen gangavstand fra holdeplassene og vil underbygge potensiale for kollektivreisende.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Holdeplass Trolldalen kan ses i sammenheng med kommende tiltak i Lepsøyvegen der bl.a. nytt trygt gangtilbud kan bidra til ytterligere passasjergrunnlag for busslinje med høy frekvens langs E39.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		890	889			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt estimat, bygger tiltakene som er mulig innenfor rammen. Tall uten mva.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Holdeplass Trollaldalen kan ses i sammenheng med kommende tiltak i Lepsøyvegen der bl.a. nytt trygt gangtilbud kan bidra til ytterligere passasjergrunnlag for busslinje med høy frekvens langs E39.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



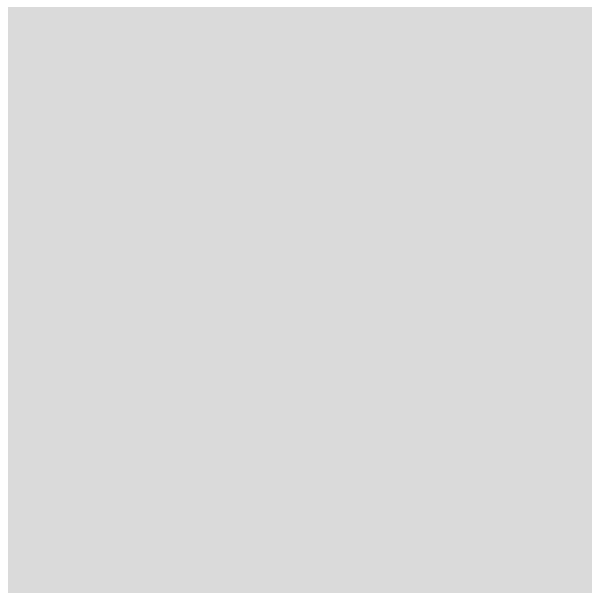
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Strategi for grønn mobilitet Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		
---	--	--

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gange er øverst i transportpyramiden.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		1 040	1 040	1 040	2 080	
MVA			260	260	260	260	

Kostnadsvurdering

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 utkraging av Osøyro bru (kr 75 000,-)
- Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektiv-terminal på Osøyro (kr 150 000,-)
- GS-løysingar på Osøyro – del av knutepunkts/sentrumsutvikling (kr 100 000,-)

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



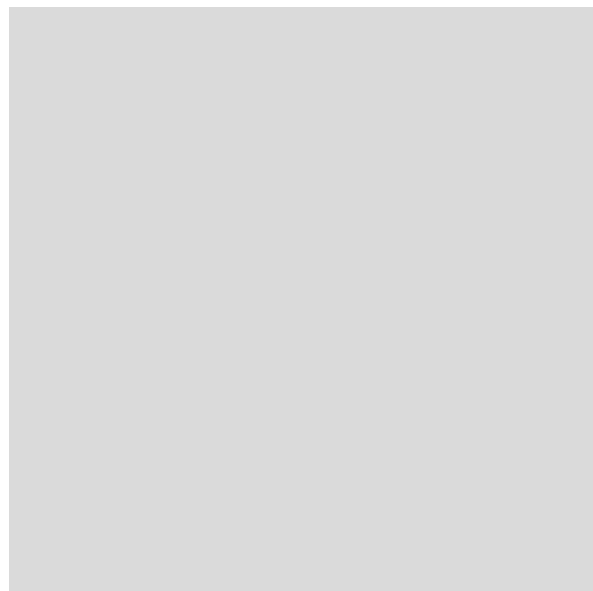
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sykelstrategi Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparking; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 sykkelveggar i Bjørnafjorden kommune. Allereie innmeldte delstrekningar ligg som delprosjekt under sykkelstrategien. Visjonen for sykkelstrategien for Bjørnafjorden kommune er: Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden kommune. Det overordna målet for sykkelstrategien er: Fleire skal velje sykkel for kortare reiser.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Sykkel er høyt oppe i transportpyramiden.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		1 040	1 040	1 040		
MVA			260	260	260	260	

Kostnadsvurdering

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), GS-løysing Lidarosgarden- Lyseparken.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



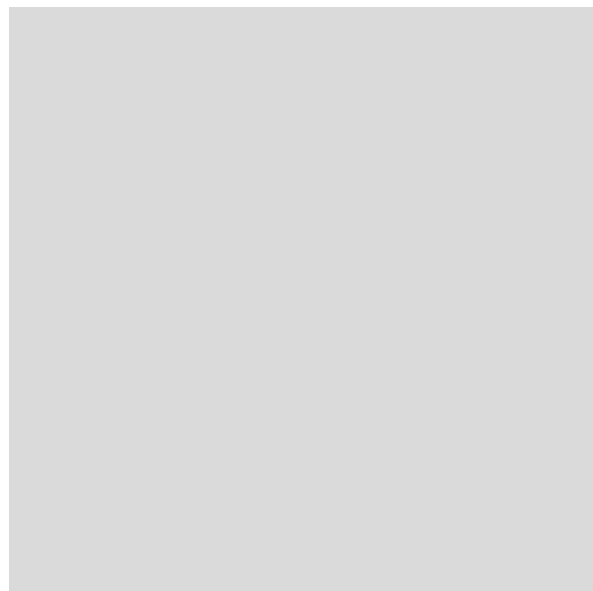
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 òg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Se tekst over. Det finnes i dag ingen tilbud på strekningen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Se tekst over.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Kortdistansekøyringa 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 luftforureining?	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. Strekninga 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 bueiningar. Elevar vil få denne strekninga som skuleveg og elles vert dette vegen til sentrum. I høve til framtidig situasjon vil prosjektet få høgare nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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 harrelevans 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

Totalkostnad (type)	Vedtatt/akseptert ramme
Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)	171700

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Andre					5 200		
Bygging	Statlege Post 30-midlar	87 049	9 928	43 368	3 135		
MVA	Fylkeskommunale midlar	17 888	2 080	8 840	1 768		

Kostnadsvurdering

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. I sak 52/23 konkluderte styringsgruppen slik:–”Miljøløftet si styringsgruppe sluttar seg til å auke tildeling til prosjektet ”Etablering av trafiksikker og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen” med statlege programområdemidlar for å dekke også det private bidraget. Ut over tilskotet frå Bjørnafjorden kommune, blir tiltaket med dette fullfinansiert av statlege midlar. Endringane blir arbeidd inn i handlingsprogram 2025-2028”.

Kommunen skal bidra med 5 mill til prosjektet. Fylkeskommunen og kommunen inngår bilateralt en formell finansieringsavtale som fastsetter tidspunkt og premisser for dette tilskuddet fram mot neste rullering av handlingsprogrammet.

Merk: Statlig tildeling gis i fast kroneverdi og indekseres ikke i dette tabelloppsettet. Gjennomfører samme praksis som staten med å løyve opp indeksen i løpet av prosjektperioden. Det vil si at tallene som oppgis ut i perioden ikke nødvendigvis samsvarer med prosjektframdriften. Oppsettet blir et finansieringsoppsett . Ramma er indeksert med faktisk indeks tom2022, og forventet indeks på 4 % for 2023 og for 2024. (I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro. Kostnader i forbindelse med dette finansieres av fylkeskommunen under posten standardheving med vedlikeholds karakter).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt
Planstatus utdjuping	Ikke relevant.
Status grunnerverv	Arbeid pågår; Eksproprieringssak pågår
Status grunnerverv utdjuping	Ekspropriasjonssak pågår, skal til handsaming i skjønnsretten. VD har gitt tiltredelse.
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdjuping	Prosjektering ferdig nov 2022. Bøtre bro som realiseres i tilknytning til prosjektet er godkjent i VD, gjenstår godkjenning på rekkverk knytt til brua.



Gjennomføringsplan

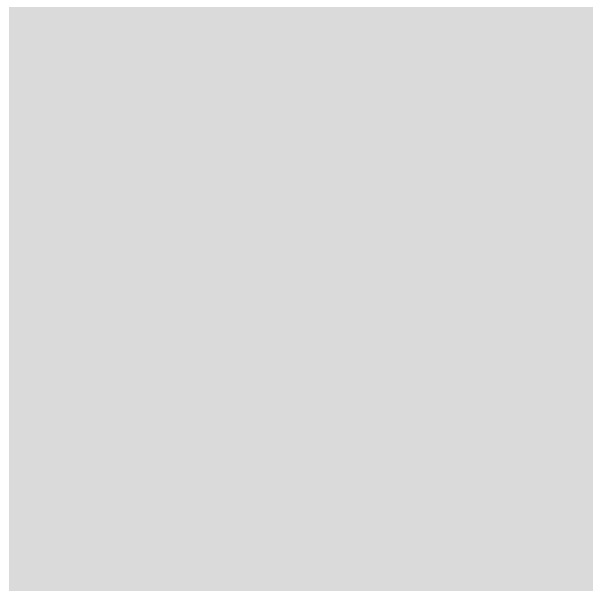
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering ferdig nov. 2022, Tiltaket er lyst ut, kontraktsignering vinter 2024. Byggestart våren 2024, estimert ferdigstilling sommer 2026. Sluttoppgjer truleg ferdig i 2027.

Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 trafikanter 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 skuleskyss.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Prosjektet bidrar sterkt for ein tryggare framkome for gåande/syklande . Det er pr. i dag fortau både nord og sør for aktuelt prosjekt. Dette tiltaket vil knyte saman desse.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Dette prosjektet knytter saman eksisterande fortau og det er prosjektert inn fleire trygge vegkryssinger.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Nytt fortau, fleire trygge overganger samt opparbeiding av trygt kollektivstopp og trygg gange til fleire kollektivruter.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Dette viser rapport nevnt tidligere fra Multiconsult.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Dette som tidligere med klimagassutslipp.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det ligg ikkje føre nokre trafikkteljing på denne strekninga. Avdeling for oppvekst i Bjørnafjorden kommune meiner at barn vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids-/idrettsarena når strekninga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskyss.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Det blir bedre belysnig for kryssningspunkt.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 045					
Bygging	Statlege Post 30-midlar		7 524				
MVA			2 142				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeid eit kostnadsoverslag som bygger på at differensiert standard for GS-løysingar vert lagt til grunn for prosjektet. Estimaten 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.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Lepsøy vegen , fra dette strekket er tidligere utbedra med fortau. I søre enden av prosjektet har kommunen utbedra med fortau i Nilsavegen mot kollektiv ved E 39 på begge sider.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping Prosjektet er klart for utførelse.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Vestland Fyke har gjennomført grunnerverv og avtaler.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig; Byggesak godkjent

Forberedande arbeid utdjuping



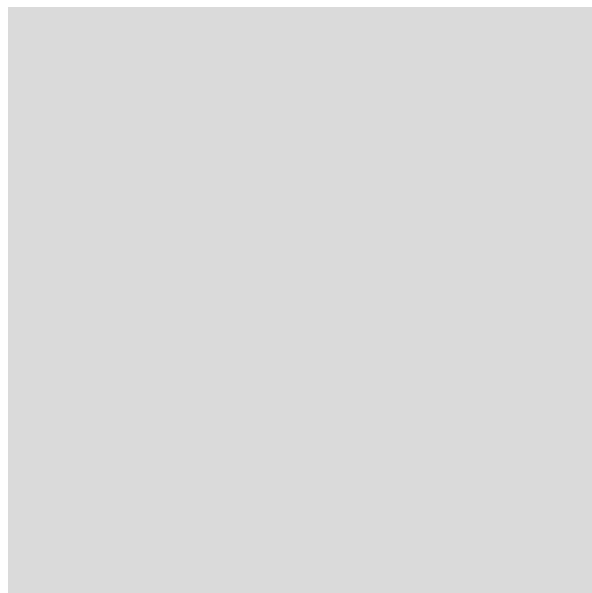
Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024

Gjennomføringsplan utdjuping

Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er dag ikkje gang og sykkelforbindelse frå Lysefjorden til Endelausmarka. Dette prosjektet vil gi ei sykkelforbindelse mellom senter i Lysefjorden og Endelausmarka. Lysefjorden er det nest største vekstområde i kommunen og nye bustadsområder ligg langs denne vegen. Det er ikkje alternativ gang og sykkeløysingar i dette området, fylkesvegane har ikkje tilbod til mjuke trafikantar og vil framleis være open for trafikk når Åsen- Helleskaret åpner. Prosjektarket er utvida med også å legge inn gang/sykkelveg langs kommunal veg som er med i prosjektet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Kortere veg for gåande og syklande 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 betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Det er i dag ikkje gang og sykkel løysing mellom Lysefjorden til Endelausmarka. Hovedstamline for buss. Omfanget er ikkje vurdert pr.no.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det vil bli ein heilhet i g/s systemet i Lysefjorden. I dag manglar tilbodet mellom skule og fram til post nord/ avkjøysle til Lyseklostervegen. Deretter er det tilbod fram til Endelausmarka. Prosjektet er utvida med G/S fra fylkesveg langs ny kommunalveg mot eksisterende bebyggelse/barnehage/skule/idretsanlegg.

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Ja, det er ikke tilbud for syklende og gående langs strekket. Det er heller ikke alternativ langs eksisterende veg, Lyseklostervegen. Vi kan ikke legge til rette for innfartsarkering for sykkel før eit trygt tilbud er på plass. i dag står det omlag 80 bilar på innfartsparkeringa for bil. Tilbudet 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 arealutnytting?		Mogleg å gå eller sykle til kollektivknutepunkt. Til informasjon vil sykkelvegen følge framtid trase for kollektiv. Sykketilbud.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Sykkelvegen 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. tilbudet 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 klimagassutslepp?		Fleire vi ta kollektiv og velje sykkel/gange framfor bil til haldeplass for buss.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		Ja, fleire vil kunne sykle gå til busstamlinen og velje vekk bil.
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		Sannsynlegvis . Sykkel framfor bil.
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Statlege Post 30-midlar		57 475				
MVA			14 369				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Byggherreoverslag, kalkyle inkludert 15% usikkerhet. Dette er medrekna fylkesveg og kommunal tilstøytane veg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan vedtatt

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping Ferdig regulert.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdyping Minnelege avtalar med grunneigare er inngått.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdyping Arbeidsteikningar og anbudsgrunnlag får veg, VA og g/s veg er ferdigstilt.



Gjennomføringsplan

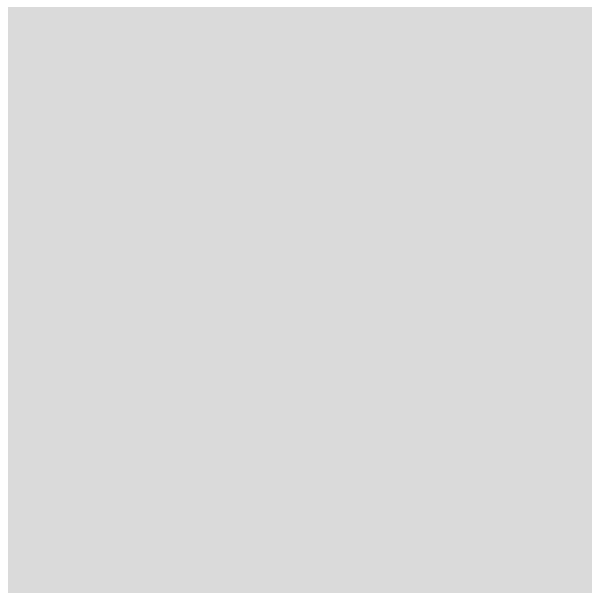
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2023	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdyping

Byggherre kalkyle inkludert byggetid.

Skogsskiftet sentrumsområde

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablering av samanhengande gang- og sykkelveg langs fylkesveg og utbetring av kryss ved kommunedelsenteret ved Skogsskiftet. Prosjektet legg opp til å etablere gs-veg i dagens veg og sideforskyve køyrevegen vestover. Prosjektet inneheld også ombygging av 3 T-kryss til rundkøyringar. Total strekning er om lag 1400-1500 m inkludert påkoplingar i kryss. Formålet med tiltaket er å styrke kommunedelsenteret ved å leggje betre til rette for mjuke trafikantar og opne for fortetting av bustader og sentrumsfunksjonar.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket gir samanhengande tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen og frå bustadområda ved Kallestad til sentrum. Prosjektet vil og betre tilkomsten for mjuke trafikantar frå planlagte bustadfelt til kollektivterminal og skule/idrettsområde.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengende g/s-veg gjennom sentrum. Betre koblingar for mjuke trafikanter til kollektivterminal.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Oppstramming av kryss fra fylkesvegen, etablerer tilbod for mjuke trafikanter langs fylkesvegen, oppstramming av kryss på kommunalt vegnett. Rundkøyning bidrar til redusert hastighet nær sentrum.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med kollektivtilbud, handels- og tjenestefunksjonar og idretts- og kulturtilbod.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		I noko grad ved å åpne for å bygge bustader tettare på kommunedelsenteret.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	Lågare hastighet forbi og gjennom sentrum, fylkesvegen får litt lengre avstand til sentrumsområda
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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 bustadføre mål i KPA. Tiltaket vil gje grunnlag for å transformere eit kommunedelsenter, betre trafikkssikkerhet, tilrettelegging for møteplasser og trivsel/estetikk.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Samfunnsplan, regional plan for attraktive sentre, Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Sammensatt prosjekt som har i seg elementer fra fleire innsatsområder, g/s, kollektiv, effektiv arealbruk, trafikkssikkerhet.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 166400
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag	6 656	5 200				
Bygging	Statlege Post 30-midlar		4 180	57 789	61 969	4 182	
MVA	Fylkeskommunalt bidrag		1 040	15 288	16 328	1 040	

Kostnadsvurdering

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/avlaup 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 måloppnåing dvs kommunal veg gang/sykkelveg og kollektiv og g/s langs fylkesvegen.
- Fylkeskommunen gjennomførte eit byggherreanslag i mai 2023. Dette anga fylkesvegprosjektet å ha ein antatt total-kostnad på 160 mill i 2023-kr. I prosjektarket er det brukt ein budsjettindeks på 4% fra 2023 til 2024.
- Kostnadene er fortsatt usikre og det vil bli gjennomført et byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning.
- Øygarden kommune arbeider med å avklare privat medfinansiering til prosjektet i forkant av utlysning.
- Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
- Kostnader knytt til prosjektering før 2025 finansierast over posten "prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerv". (Estimert samla nivå for 2024 på den posten ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen gjennom 2024, når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? Reguleringsplan vedtatt

Planstatus Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdjuping

Status grunnnerverv Ikke avklart

Status grunnnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Grunnboringar er venta gjennomført våren 2024. Det er berekna eit masseoverskot på 150 000 m³ med stein i prosjektet.



Gjennomføringsplan

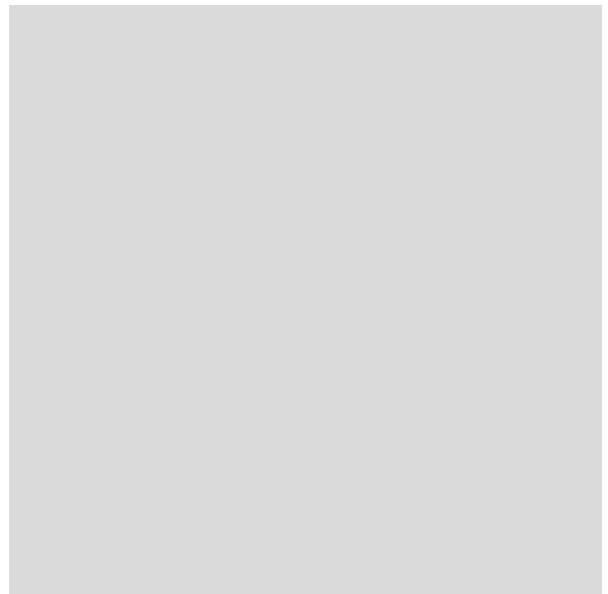
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/24, estimertutlysning i 2025, bygging fra 2026 ferdigstilling og slutt-oppgjer i 2028.

Trafikksikringsplan Øygarden

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune ønskjer å samle dei 3 TS frå gamle Øygarden, Fjell og Sund kommunar i ein ny og samla plan for trafikksikring. Kommunestyret har vedteke revidert planprogram som legg opp til oppstart av samla plan for trafikksikring i 2023.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Oppdatert plan vil gje fokus på arbeid med trafikkssikkerhet og gje grunnlag for seinare tiltak og søknad på ulike tilskotsordningar.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66-belønningsmidler til kommunar	1 000					
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	250					

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat på kostnad ved bruk av konsulenttenester til å utarbeide planen. Det vil og bli søkt om støtte frå fylket sine tilskotsordningar. Ber om at løyvinga vert utbetalt i 2023.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



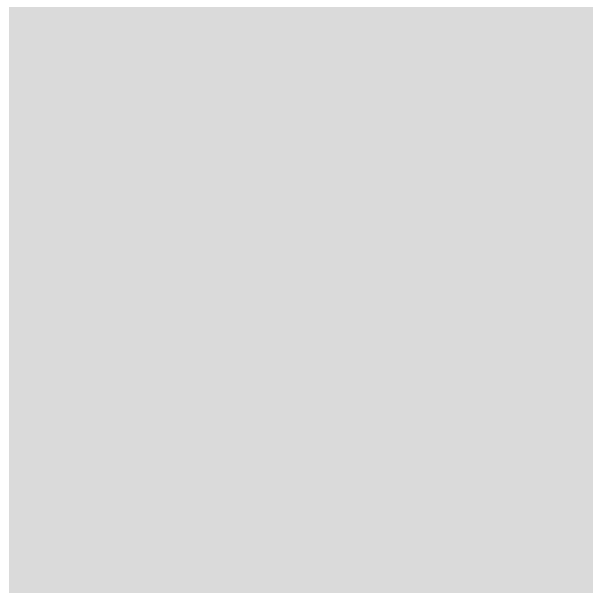
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune skal rusta opp sykkelparkeringa på skular og offentlege instutisjonar innafor sykkelby-området (Litle-Sotra, Bildøy og Kolltveit). Plassering og kvalitetar på sykkelparkeringa skal utgreiast og vurderast i løpet av 2021. Gjennom eit BYR-prosjekt i 2017 vart det utareida ein rapport om kartlegging av sykkelbruk. I rapporten kom det fram at tilgjenge på sykkelparkering for det meste var god, men at standarden var dårleg. I tillegg viste den at dei som ikkje hadde god tilgjenge på sykkelparkering også sykla sjeldnare.

Øygarden kommune ønskjer derfor å oppruste sykkelparkeringa på skulane og offentlege instutisjonar for å følgje opp tidlegare arbeid og møte dei behova som vart vist til i spørreundersøkinga. Området kring regionsenteret Straume har i tillegg store utfordringar med trafikkavviklinga og vi veit at det er mykje intern biltrafikk i området. Dette vert truleg verre når anleggsarbeidet for Sotrasambandet startar. Tiltaket vil derfor også vera eit avbøtande tiltak for å få fleire til å velje sykkel som transportmiddel framfor personbil. Dette vil bidra til å redusera belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: Belønningsmidlar til kommunane	624	260	260			
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	156	66	66			

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det skal gjerast av målpunkt og tal parkeringsplassar på kvart målpunkt. Dette skal kommunen vurdere meir i detalj. Inngått rammeavtale viser noko høgare kostnader enn bedt om i HP 24-27 og det er difor bedt om 50 tusen meir i 2025 og ny løyving på 250 tusen i 2026 (som ikkje var i HP 24-27)

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



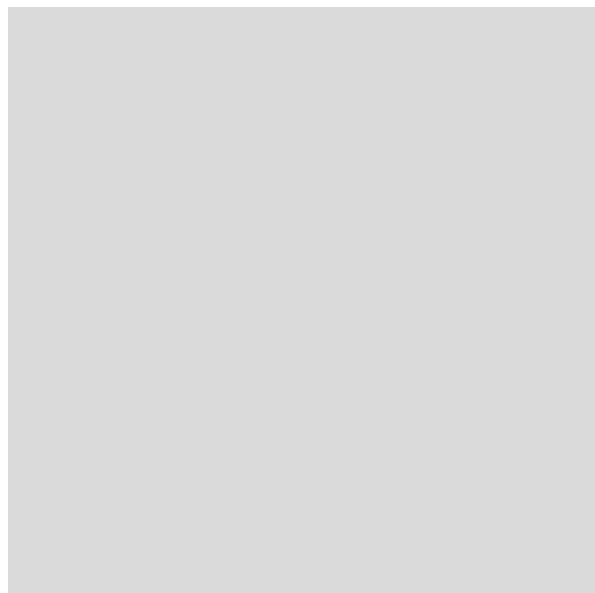
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Trafikkanalyse for regionsenter Straume

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 investerings-tiltak, 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
--	--	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet samsvarar med kommunen sine overordna mål i samfunnsplan

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet vil vera eit kunnskapsgrunnlag for framtidige byggeprosjekt som kan finansierast over Miljøløftet



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 400					
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	350					

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er innhenta erfaringstal for tilsvarande arbeid i Bergen kommune, og me legg til grunn ein litt enklare modell. Det er behov for 200.000 tusen ekstra i 2024 i forhold til dei 400.000 som var løyvd i HP 24-27. Dette med bakgrunn i kostnadsoverslag for tildelt konsulent.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Må sjåast i samanheng med seinare prosjekt



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



Gjennomføringsplan

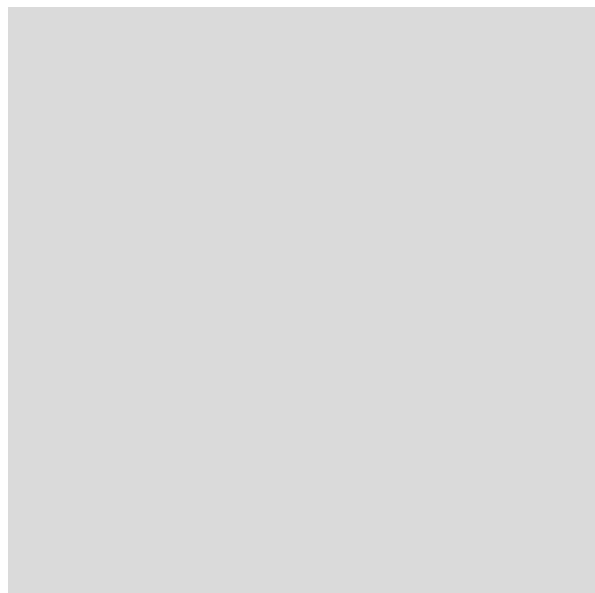
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Arefjordsvegen

Prosjektet vart ikkje prioritert med post 30-midlar i handlingsprogrammet, men det er sett av 520 000 i belønningsmidlar til prosjektet i handlingsprogrammet.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Arefjordvegen har i dag manglande løysingar for mjuke trafikantar. Det er starta på arbeid med ei trafikkanalyse som mellom anna skal sjå på kjøyremønster i Straumeområdet etter at Sotrasambandet er ferdigstilt. Denne analysen vil kunne gje eit godt grunnlag for eit forprosjekt for Arefjordvegen. Det vert bedt om 500.000 i belønningsmidlar i 2025 til forprosjektet. Trafikkanalyse og forprosjekt vil gå over i regulering, og bygging etter at Sotrasambandet er ferdigstilt. Det er mjuke trafikantar som skal ha prioritet i dei løysingane som skal byggast ut.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Knyte saman området ved Liljevatnet/Valen med Brattholmen og barneskule. Prioriterte løysingar for mjuke trafikantar vil kunne auke andel som går og sykklar til skule og Straume sør.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Sjå over
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Sjå over

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje vurdert på dette stadiet

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Er i samsvar med overordna mål i samfunnsplan og satsing på mjuke trafikantar. Vegen er prioritert i fylket sitt handlingsprogram for RTP Miljøløftet.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikkje vurdert



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Fylkeskommunale midlar utanfor Miljøløftet			2 000	2 000		
Bygging	Statlege Post 30-midlar				10 000	60 000	30 000
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		520				
MVA	Fylkeskommunale midlar utanfor Miljøløftet		125	500	3 000	15 000	7 500

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Lågt kostnadsvurdering basert på gjenbruk/prioritering av kjørebane til gåande/syklande

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Prosjektet må sjåast i samanheng med ei samla vurdering av trafikk- og mobilitetstilbod i regionsenter Straume



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



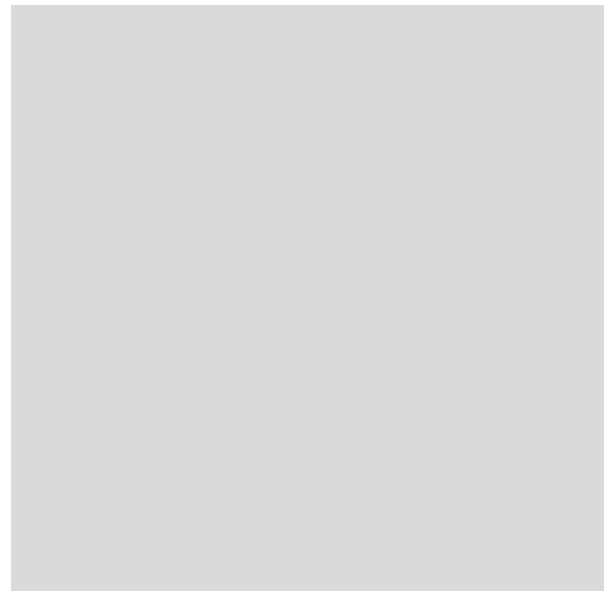
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Innfartsparkering Ågotnes

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Utbygging av omlag 110 nye plassar for innfartsparkering ved kollektivterminal på Ågotnes. Dagens løysing med park- and ride har høgt belegg og i samband med utbygging av Sotrasambandet er det vurdert som naudsynt å auke kapasiteten på innfartsparkering ved knutepunktet på Ågotnes, slik at fleire kan velje kollektiv eller samkjøring i ein periode med utfordrande trafikkavvikling.

Prosjektet er drøfta i arbeidsgruppe vest og med utvida fagområder i VLFK og Skyss. Plassering blir på kommunal eigedom, og det vil bli tilrettelagt for snarvegar for gåande ned mot terminalen. VLFK har gjeve førehandsuttale til søknaden, og sett krav om utbetring av kryss mot Landrovegen, slik at dette framstår som meir trafiksikkert ved auka bruk. Denne utbetringa vil bli inkludert i arbeidet med innfartsparkeringa.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Ved at fleire parkerer bilen på utsida av køsnitt, kan bussen få betre framkome
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Ved at fleire parkerer bilen på utsida av køsnitt, kan bussen få betre framkome. Det er og tenkt etablert ny og sikker sykkelparkering i området.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Vil gje høve til å parkere bil og i større grad bruke kollektiv transport

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Oppstramming av kryss inn til kollektivterminal
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Vil kunne gje færre personbilreiser inn mot Straume/Bergen

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Kan gje mindre bilkjøring og meir bruk av kollektive reiser
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Ja	Færre bilar inn mot køsnitt
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Ja	Kan gje mindre bilreiser
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje gjort spesielle berekningar på dette. I anleggsfasen til Sotrasambandet vil det kunne bli krevjande trafikale tilhøve. Ved å få færre bilar inn mot køsnitt kan dette medverke til at kollektiv transport og andre som vel bil får noko betre trafikkavvikling, som igjen vil vera ein samfunnsøkonomisk fordel.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet vil vere med å utvikle kollektivknutepunktet på Ågotnes

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Vil henge saman med satsingsområde kollektiv



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	7 640					
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 910					

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet er kostnadsrekna til omlag 9,55 mill ink MVA. Etter framdriftsplan skal det lysast ut ei totalenterprise over nyttår. Kostnadskalkylene er inkludert 20% usikkerhet. Kommunen ønskjer å omdisponere tidlegare utbetaling på 2,4 mill (1,4 + 1 mill) til prosjekt "Bysyklar i regionsenter" til prosjekt "Innfartsparkering Ågotnes". Vidare ber Øygarden kommune om utbetaling av omsøkte belønningssmidlar i 2024 grunna prosjektet vert gjennomført i 2024

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Utvikling av kollektivknutepunkt på Ågotnes, etablering av sykkelparkering finansiert over Miljøløftet, utbedring av delstrekning 1 i Miljøgata vil samla sett gje eit meir funksjonelt tilbod.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Søker om dispensasjon frå gjeldande planar

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Kommunen eig grunnen sjølv

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdyping

Ferdig med funksjonsbeskrivelse november 2023



Gjennomføringsplan

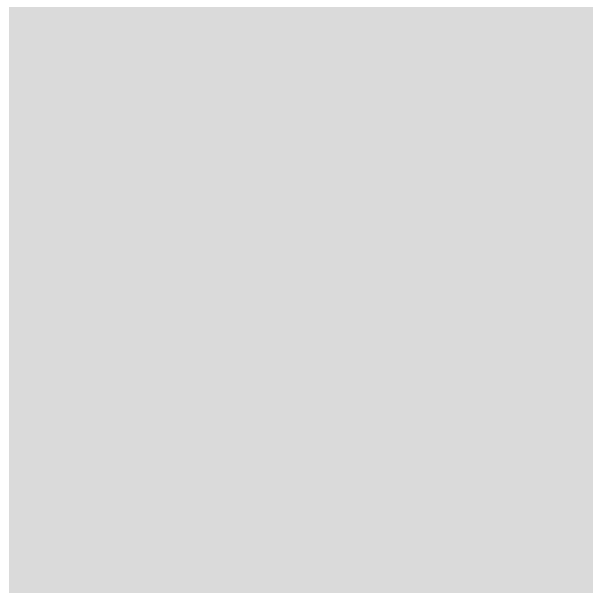
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				3. kvartal 2023	3. kvartal 2023	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024

Gjennomføringsplan utdyping

Det blir haust 2023 arbeidd med ein funksjonsbeskrivelse som skal vera grunnlag for utlysing av totalentreprise så snart som råd.

Bildøyvegen/Straumsundet bru

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Bildøyvegen er ein kommunal veg og dette prosjektet strekkjer seg frå kryss mot Bildøy bru til Straumsundet bru, samla ei strekning på omlag 1,4 km. Vegen ligg tett på Straume sentrum og er den naturlege vegen til/frå sentrum for dei som bur på Bildøy. Barn som bur på Bildøy går i dag på Kolltveit barneskule, medan ungdomsskulen ligg sentralt midt på Bildøy. Grunna manglande tilbod for gåande/syklende har skuleborn frå 1-7 klasse som bur på søre Bildøy og går på Kolltveit barneskule, tilbod om gratis skuleskyss til skulen i vintersesongen. Bildøyvegen har ikkje fortau eller gang/sykkelveg, men har ein litt breiare profil i aust samanlikna med i vest.

Vegen er regulert i 2018, med to kjøyrebaner og gang/sykkelveg. I 2019 vart det starta på detaljprosjektering på både regulert løysing og ei nedskalert løysing med fortau og redusert bredde på kjørevege med omlag 1 meter. Når Sotrasambandet står ferdig vil Bildøy ha nye tilbod til gåande og syklande. Desse løysingane er ikkje knytta saman til Bildøyvegen og gåande syklande som vil nytte denne vil framleis ikkje ha eit fullverdig tilbod. Øygarden kommune planleggjer å erstatta dagens Fjell ungdomsskule med ein ny skule sentralt på Bildøy. I denne samanhengen vil ein sjå på moglege snarvegar frå Bildøyvegen inn mot skuleområdet. Kommunen er og i startfasen på ein trafikk- og mobilitetsanalyse der me ønskjer å få vurdert løysingar for Bildøyvegen som først og fremst rettar seg mot mjuke trafikantar.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Etablering av tryggare løysingar langs veg og snarvegar inn til skuleområdet vil kunne gje noko raskare reisetid for gåande/syklende
--	----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Snarvegar inn til skuleområdet vil gje betre framkome frå sør og vest.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet vil samla gje betre løysingar for området
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Ved å skilje biltrafikk frå mjuke trafikantar
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå over
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje gjort noko kost/nytteanalyse på samfunnsøkonomisk nytte. Området ligg tett på regionsenter og skulesenter på Blldøy. På Bildøy bur det totalt 655 personar, 136 av desse er mellom 0 - 17 år.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet er i samsvar med overordna mål i samfunnsplanen til kommunen om å leggje tilrette for at fleire kan gå, sykle og reise kollektiv. Samordna transport og bustadplanlegging.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr

(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane		520				
Bygging	Statlege Post 30-midlar				20 900	62 700	20 900
Andre	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			2 090			
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		131	523	5 225	15 675	5 225

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Prosjektet blei detaljprosjektert og kostnadsvurdert i 2019. Kostnadsvurdering er rekna om til 2023 tal.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Prosjektet må sjåast i samanheng med prosjekt Straume sjøfront - Brattholmen bru, der det på sikt skal lagast ein samanhengande almenning gjennom Straume sentrum.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus	
Planstatus utdyping	Strekninga er ferdig regulert med plan frå 2018.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Det er ikkje starta arbeid med grunnerverv i påvente av finansiering av tiltaket
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	



Gjennomføringsplan

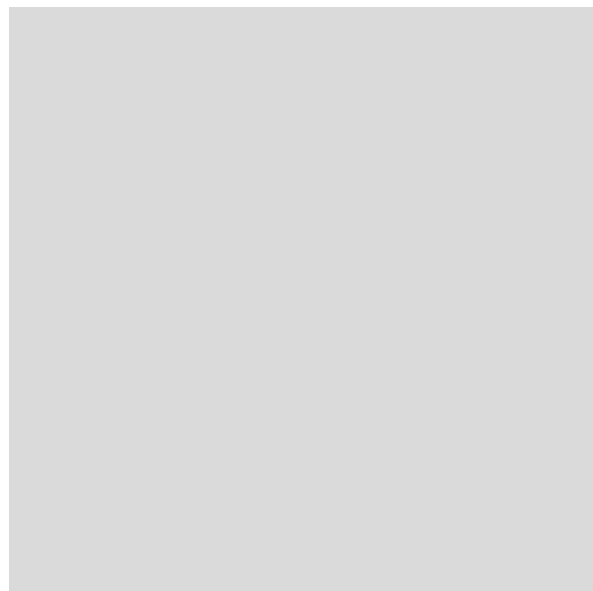
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2025	3. kvartal 2025			3. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2030	

Gjennomføringsplan utdyping

Vurdering av strekninga i lys av gjennomført trafikkanalyse i 2025. Gjennomgang av tidlegare prosjektering og grunnerverv i 2026, saman med prosjektering i samanheng med plan/prosjekteringsarbeid for ny ungdomsskule Bildøy. Gjennomføringsfase i etter at nytt Sotrasamband er opna i 2027.

Akse Straume sjøfront til gangbru Brattholmen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Det skal etablerast ei kopling for mjuke trafikantar mellom Straume sentrum og utdanningsmiljøet på Bildøy, sjå vedlagte figur. Tiltaket vil bli delt inn i fleire deltiltak som til dømes: Blå - Etablere/oppgradere snarvegar frå Bildøybakken til skuleområdet på Bildøy. Kartlegging av opptårka snarvegar og moglege nye koplingar skal bli utført gjennom idfasen i nyoppstarta planarbeid for Bildøyna. Raud - Trase for mjuke trafikantar mellom skuleområdet og områdeplan for Brannalsåsen. (SE3 i KDP for Bildøyna) vert opparbeida i Sotrasamband prosjektet. Rosa - Opparbeide snarveg gjennom områderegulering for Brannalsåsen og gang - sykkelbru over Straumsundet. Løysing vert regulert i pågåande områderegulering for Brannalsåsen med rekkefølgekrav til opparbeiding. Mørk grøn - Fortau ferdig opparbeida i samsvar med reguleringsplan. Lys blå/turkis - Opparbeiding av snarveg gjennom reguleringsplan for Bakkane. Tiltaket er under opparbeiding. Lilla - Fortau i Gjertrudvegen er opparbeida mellom reguleringsplan for Bakkane og reguleringsplan for Straume senterområde, KDPLS3A. Gul - Trase/snarveg regulert i plan for Straume senterområde, KDPL S3A. Lys grøn - Ferdig opparbeidd kopling gjennom Straume sentrum, frå KDPL område S#A i vest til Grønplassen i aust. Gråblå - Snarveg/trapper frå gatetun i reguleringsplan for Grønmyrsvegen til parken Varden. Tiltaket er planavklart og delvis påbegynt. Kvitt - Snarveg gjennom kommunal park - Varden. Tiltaket er planavklart. Svart - Kopling gjennom ubyggt område frå Varden i vest til gangbru over FV 5240 Storskaret i aust. Ligg føre eldre reguleringsplan, tiltaket er ikkje planavklart.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere avstandar mellom ulike målpunkt og auke framcome for mjuke trafikantar
--	----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket vil bidra til å knyte sentrum av regionsenteret betra saman med utdanningsmiljøet og øvrige bustadområder
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå svar over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaka vil fjerne status "farleg skuleveg" og elevar vil kunne ferdast tryggare på skuleveg.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjekta vil medverke til å løyse rekkefølgjekrav som vil kunne løyse ut bustadbygging tett på sentrum, kollektivknutepunkt og skule
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket vil gjere det meir attraktivt å gå og sykle, og slik redusere behovet for å nytte bil til daglege gjeremål. Tiltaket vil medverke til eit meir kompakt sentrum.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikktryggleik og framkome for mjuke trafikantar, og vil kunne medverke til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaka vert vurdert til å ha god måloppnåing med tanke på samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Tiltaket er forankra i Kommunedelplan for Straume samfunnsdelen til Kommuneplanen 2022 - 2034

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 138750
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	1 040					
Bygging	Statlege Post 30-midlar			31 350	41 800	31 350	10 450
Andre	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		2 733				
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	261		7 838	10 450	7 838	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Det er gjort ei enkelt kostnadsoverslag for tiltak 1-4.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Nei
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Prosjektet må og sjåast i samanheng med prosjektark Bildøyvegen



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2024
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	Reguleringsplan pågår1. halvår
Planstatus	Reguleringsplan pågår
Planstatus utdyping	Prosjektet består av 11 delprosjekt, der status for planarbeid er ulikt, frå ikkje starta til ferdig regulert.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Nokre delområder har avklart grunnerverv, medan andre ikkje er avklarte
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Det er bedt om 1 mill i belønningsmidlar til utbetaling i 2024. Kommunen vil bruke 2024 til å arbeide med eit forprosjekt for delstrekningane.



Gjennomføringsplan

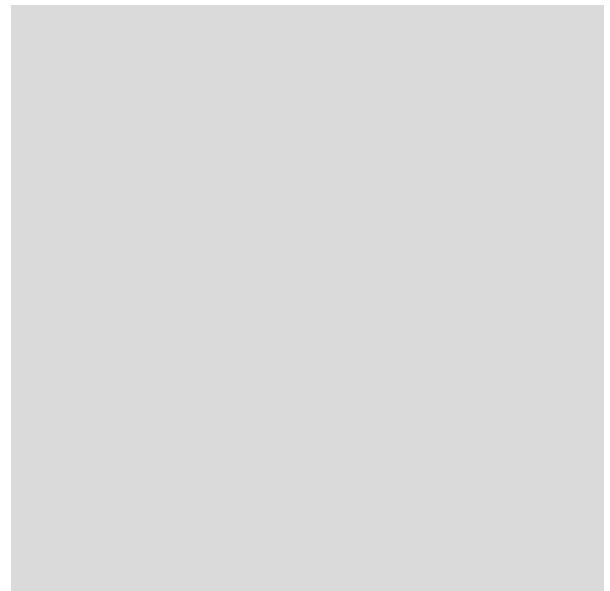
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2024	3. kvartal 2026	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2029	3. kvartal 2030

Gjennomføringsplan utdyping

Kommunen ønskjer belønningsmidlar utbetalt i 2024 til eit forprosjekt som skal arbeide med dei ulike delstrekningane, gjere avklaringar, sjå på kvalitetar og vurdere kostnader, slik at prosjektarket kan vera meir detaljert i neste rullering. Dei statlege midlane som vert bedt om skal gå til dei dei delprosjekta som er mest utvikla og klare. Dette vil og bli meir klart når kommunen gjennomfører eit forprosjekt i 2024.

Vestsidevegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er ønskelig å få realisert et tilbud for myke trafikanter på strekninga frå Skålevik skule til ny skuletomt i Møvik. Den ca. 2,5 km lange delstrekninga vil vere framtidig skuleveg til ny skule i Møvik. Ny gang- og sykkelveg her vil knyte skule og lokalsenteret Møvik-Ulveset til busetnaden i Skålvik og Skålvik kunstgrasbane. Det skal regulerast og byggast ny gs-veg langs vestsida langs dagens veg. Fylkeskommunen har i 2023 ferdigstilt et forprosjekt for Vestsidevegen. Dette gir grunnlag for vidare arbeid.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbod til mjuke trafikantar.
---	----	---

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		I noko grad ved at det blir enklare å gå og sykle i området i staden for å nytte bil.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Det bur omlag 1400 innbyggjarar innafor sentersona, og omlag 450 av desse har ikkje eit akseptabelt g/s tilbod. I bustadsona er det ein bustadreserve på omlag 170.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet er forankra i KPS, der Møvika/Ulveseth er eitt av 7 lokalsenter. Lokalsenteret samlar eit omland av bustader og verksemder rundt skule og barnehageområdet og daglegvare. Avgrensinga er definert med utgangspunkt i 10 min sykkelavstand. Det er eit godt tilbod for gåande og syklande mot aust, men manglar tilsvarande tilbod mot nord, mellom Skålevik og Møvika. Arealstrategiane i KPS seier at vi skal prioritere trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklande innanfor sentersonene.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke vurdert pt.



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr 94000
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag				2 000	5 000	
Bygging	Statelege Post 30-midlar					4 100	67 800
MVA	Fylkeskommunalt bidrag					900	14 200

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnader er vurderte i forbindelse med utarbeiding av forprosjekt. Likevel er desse usikre. Det er ikkje teke omsyn til grunnerv. Det er ikkje utført grunnundersøking. Fylkeskommunen vil foreta anslag på reguleringsplan når planutkast foreligger. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Det er nytta ein budsjettindeks på 4 % for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Øygarden kommune har i sitt forslag til investeringsbudsjett sett av midlar til bygging av ny skule i åra 2026-2029. Vert dette vedteke er det mulig kommunen starter regulering av ny skuletomt, parallelt med omtalte tiltak på Vestsidvegen. Grenseang mellom fylket sin regulering av veg og kommunen sin regulering av skuletomta vil bli avklart i vidare prosess i samband med oppstart av planarbeida.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Forprosjekt ferdig

Planstatus

Forprosjekt ferdig

Planstatus utdyping

Det er behov for å regulere strekninga Skålevik skule – skuletomt Møvik. Utarbeidd forprosjekt fra 2023 for Vestsidvegen vert lagt til grunn for planarbeidet. Deler av strekninga er regulert, men ekspropriasjonsheimel er utgått og dette medfører ein risiko i høve grunnerv. Det vil og vera utfordrande å halde seg innafor gjeldande plangrenser i høve kurvatur, areal for rigg og drift.

Status grunnerv

Status grunnerv utdyping

Ikke relevant pt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Ikke relevant pt.



Gjennomføringsplan

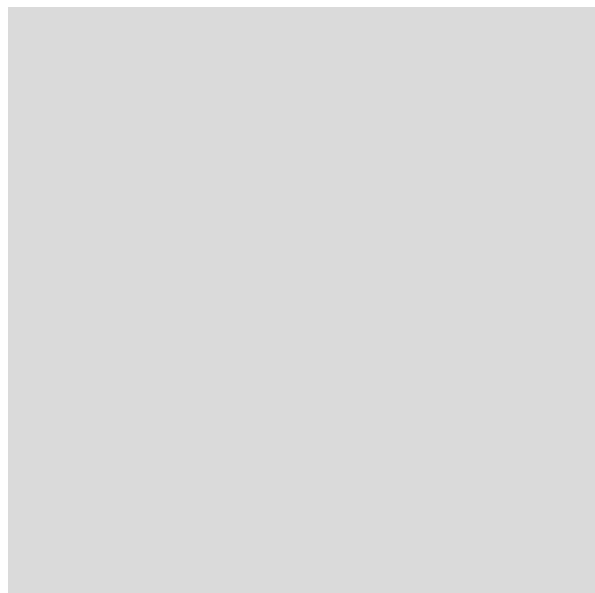
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Estimert oppstart på regulering i 2024. Mulig vedtak på plan i løpet av 2027. Oppstart prosjektering tidligst i 2027/2028 oppstart bygging tidligst i 2028. Om planavklaring tidligere kan prosjektet forserast.

Vorland-Forland

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

På Forland er det ungdomsskule og barneskule og området er definert som lokalsenter i samfunnsplanen til Øygarden kommune. Det ønskes etablert løysing for gåande og syklande. Gang- og sykkelvegen vil ligge på vestsiden av Fv. 560 nesten frem til Steinsland. Her er det planlagt at gang-/sykkelvegen krysser under fylkesvegen i en egen kulvert. Videre følger gang-/sykkelveg på østsiden av fylkesvegen, helt frem til krysset ned til Forland. Dette er samme side som eksisterende gang-/sykkelveg følger videre sørover til Klokkekarvik. Prosjektet avsluttes i nærheten til Stranda barneskule som kan ta imot opp mot 380 elever, og på ungdomsskolen går det ca. 300 elever. Idrettshall, svømmehall og idrettsbane er også mye brukt på kveldstid. Den totale lengden er ca. 3.5 km Under detaljprosjektering vil fylkeskommunen vurdere hva som er mulig å få til innenfor gjeldende plan. Tverrsnittet i gjeldende reguleringsplan er breitt og fylkeskommunen ønsker å etablere en nedskalert vegbane for å tilpasse et tilbud for gåande og syklande, for å redusere inngrepet, kostnader og for å holde fartsnivået nede (tilpasset fartsgrense på strekningen). Fylkeskommunen vil også vurdere utforming avskille mot veg og valg av side og plassering av kulvert. Det er et mål at tilbudet blir tilpasset flest mulig brukere i boligområdene langs strekningene. Men eventuelle justeringer må kunne skje etter gjeldende reguleringsplan. Regulert strekning er kostnadskrevende, men strekningen knyttes sammen med eksisterende gs-veger i begge ender. Det er derfor anbefalt å bygge ut hele strekningen samlet. Dersom det vurderes å bygge ut i etapper bør området ved Sund Ungdomsskule/Stranda Skule og mot butikken på Forland prioriteres.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
--	-----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Det er ikke sammenhengende tilbud på strekningen i dag. Strekninga får tilbod til gåande og syklande og vil derfor gi betre framkomst for gåande og syklande.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå svar over.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separat anlegg for mjuke trafikantar betrar trafikktryggleiken for denne trafikantgruppa på strekninga.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbod til mjuke trafikantar.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		I noko grad ved at det blir enklare å gå og sykle på strekninga.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere støy?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det bur omlag 800 innbyggjarar innanfor sentersona, og omlag 400 av desse har ikkje eit akseptabelt g/s tilbod. I sentersona er det ein bustadreserve på omlag 300. Reguleringsplanen ha ei vidare utstrekning enn lokalsenteret, og strekkjer seg til ytterkant av skulekretsgrensa i nordvest. Ser vi på kor mange som bur utanfor sentersona, men innanfor same skulekrets, er det 540 innbyggjarar som vil ha nytte av om heile strekket som er regulert blir realisert.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet er forankra i KPS som eit av 7 lokalsenter. Lokalsenteret samlar eit omland av bustader og verksemdar rundt skule og barnehageområdet og daglegvare. Avgrensinga er definert med utgangspunkt i 10 min sykkelavstand. Det er godt tilbod for gåande og syklande mot aust og sør, men manglar tilsvarande tilbod mot nordvest. Arealstrategiane i KPS seier at vi skal prioritere trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklande innanfor sentersonene.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikkje sentralt for dette tiltaket.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2024-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved tidspunkt for utarbeiding av prosjektark foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne kostnader. Fylkeskommunen vil jobbe vidare med kommunen for å vurdere utstrekning og løsnings fram mot neste rulling. Eventuell oppstart på prosjektering vil finansieres over posten "Prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerv".

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Det er ikke vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Den regulerte strekninga er om lag 3 km. Reguleringsplanen med ID: 4626_124520160002 Fv.560 (Fv.555) Vorland-Forland i Øygarden kommune. Planen ble godkjent i 2014.

Status grunnnerv

Avklart

Status grunnnerv utdyping

Det ikke behov for ytterligere grunnnerv. Statens vegvesen foretok grunnnerv under sams vegadministrasjon før 2020, i et slikt omfang at tiltak lar seg realisere innenfor tilgjengelig areal.

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping

Ikke relevant



Gjennomføringsplan

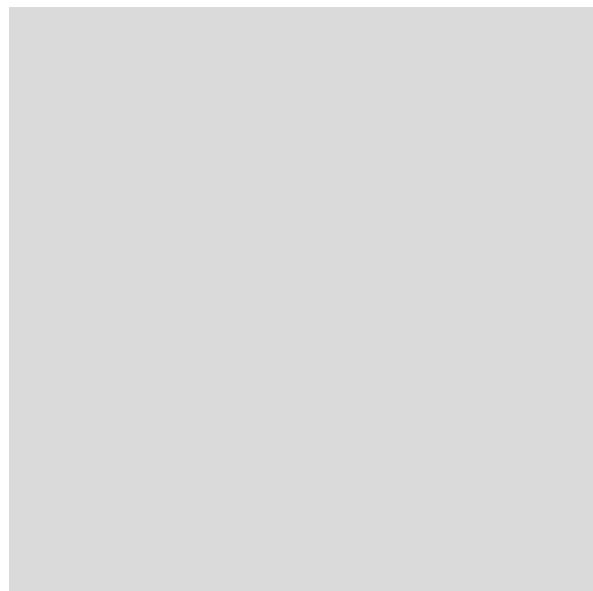
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Fylkeskommunen vil jobbe videre med kommunen for å vurdere utstrekning og løsninger frem mot neste rullering av handlingsprogrammet. Oppstart prosjektering kan være mulig fra 2024/2025, avhengig av omfang og kapasitet

Prosjektstilling innanfor mobilitet i Øygarden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 prosjektet. Kommunen ønsker difor å nytta belønningssmidlar for å finansiera ein prosjektstilling som skal bidra til auka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere 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 miljøvenleg 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	2 163	1 040	1 040	1 040		
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Øygarden ønsker å nytta totalt 5 mill. NOK for å finansiera ein stilling som skal arbeida med mobilitet. Midlane vil dekkja lønnsutgifter, inkludert sosiale utgifter, og legg opp til ei årleg utbetaling på 1 mill. Det vert samla bedt om 4 mill mindre enn tildelt i HP 24-27, grunna reduksjon frå 2 til 1 stilling.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnnerverv

Status grunnnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



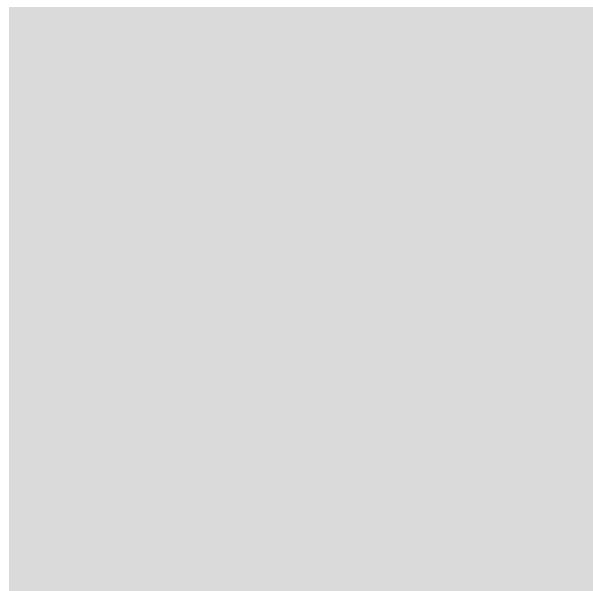
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 opprinneleg framdriftsplan skulle 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/sykkeltrase 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.

Statsforvaltar har varsla at dei vil gjere ei ny vurdering av reguleringsplan for ny veg Kolltveit - Ågotnes. Dette vil påverke kommunen si regulering av miljøgata. Det er difor tatt ei avgjerd på å innskrenke planområdet til strekninga Polleidet - Kollektivterminal, for å koma vidare med plangrunnlag for delstrekning 1 av miljøgata. Endeleg utstrekning av prosjektet og grense mot aust, må vurderast i planarbeidet. Vil berre vera mindre justeringar i forhold til utstrekning skissert i bilde.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Vil gje ei betre og samanhengande løysing for gåande og syklande frå kollektivterminal nordover mot området med mange bustader
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	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 betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengande GS veg og betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	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 arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med nærleik til offentlege tilbod og kollektivterminal
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		Ved at det blir betre tilrettelagt for gåande og syklande nær sentralt knutepunkt.
Bidrar prosjektet til å redusere kø?	Nei	Oppgradering av vegstrekninga vil gje betre forhold for kollektiv, bil og mjuke trafikantar
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?	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)

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Reguleringsplan	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	4 680					
Prosjektering	Fylkeskommunalt bidrag utanfor Miljøløftet			4 160			
Bygging	Statlege Post 30-midlar				33 231	33 231	
MVA		1 176		1 045	8 308	8 308	

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsestimat basert på erfaringstal pr løpemeter for tilsvarende prosjekt.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Prosjektet må sjåast i samanheng med utvikling av kollektivterminal på Ågotnes, utviding av regionstamlinje føreslått i Mobilitetsplan vest.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2023

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Reguleringsplan pågår

Planstatus

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Kommunen har knytt til seg plankonsulent, er venta snarleg varsel om oppstart. Planområdet hadde i utgangspunkte ei større utstrekning enn dette delprosjektet, men blir truleg innskrensa til å omfatte omsøkt delstrekning grunna Statsforvaltar sitt varsel om oppheving av regplan Kolltveit - Ågotnes.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Reguleringsplan skal avdekke behov for grunnerverv.

Forberedande arbeid

Forberedende arbeid utdjuping

Etter plan skal ein starte prosjektering i slutfasen av reguleringsplanarbeidet, for å sikre gode løysingar gjennom sam-ordning av plan og prosjektering.



Gjennomføringsplan

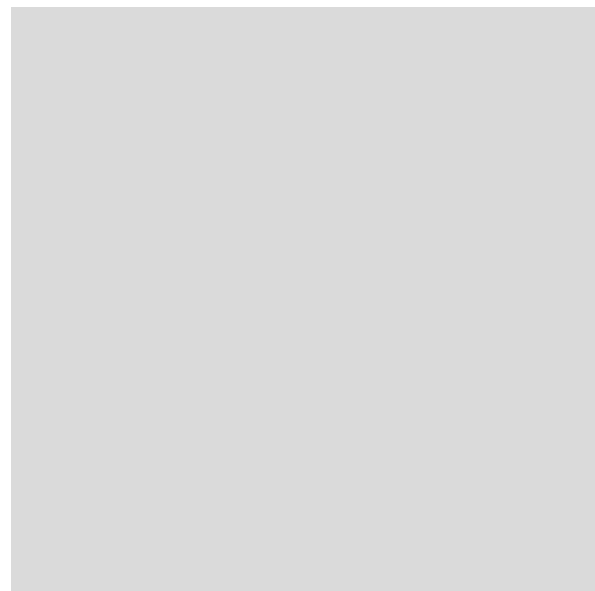
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		3. kvartal 2022	3. kvartal 2025	3. kvartal 2025	3. kvartal 2026	3. kvartal 2027	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuping

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. Prosjektering kan starte tidlegare dersom planvedtak vert tidlegare enn nov/des 2025.

Prosjekt "bysyklar" i regionsenteret

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 vil vi å fokusera på utleige av elsyklar, då dette ser ut til å ha størst effekt når det gjeld å endra reisevaner på lang sikt.

Prosjektet skal gjennomførast i fleire faser. I første omgang ønsker kommunen å teste utleigeordninga med sykkelcontainer for kommunalt tilsette i kommunen. Ved å teste ut ordninga som eit mindre pilot-prosjekt 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 sykkelcontainarar vil kommunen vurdere å vidareutvikle prosjektet. Det kan til dømes vere å tilby leasingordning for elsyklar.

I den vidare utrullinga av elsykkelutleigeordninga vil vi teste ut fleire målpunkt, som til dømes arbeidsplassintensive verksemder som ligg plassert innanfor kommunesenter og/eller kommunedelsenter. Eit viktig premiss for å lukkast i utleigeordninga er at administrering av ordninga og vedlikehald av sykklar er godt ivaretatt. Kommunen har god dialog med bl.a. Basecamp om eit eventuelt samarbeid knytt til vedlikehold av elsyklar. Når det gjeld administrering av utleigeordninga ønsker kommunen å nytte eit brukarvenleg og innovativt system som skal forenkle ordninga både for brukarar og kommunen. Som ledd av prosjektet vil det også vera naturleg å vurdere behovet for betre skilting og merking for syklande i regionsenteret. Betre merking i regionsenteret kan bidra til at sykling vert opplevd som eit trygt transportalternativ. Dette vil igjen bidra til at fleire vel å nytta sykkel i staden for bil i regionsenteret. Formålet med prosjektet: Området

kring regionsenteret Straume har store utfordringer 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 innfartsårane 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-syklar skal testast som eit mogleg avbøtande tiltak i forkant av oppstart av anleggsarbeidet, for å redusere intern køyring mellom målpunkt på Litlesotra, Bildøy og Kolltveit. Dette vil også bidra til å redusere belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester. Ved utbygging av sotrasambandet mister vi også 2/3 av parkeringsdekninga til Rådhuset.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr (tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: belønningsmidlar til kommunane	3 536	1 040				
MVA		884	260				

Kostnadsvurdering

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.

Tidlegare løyving i 2022 og 2023 ønskjer kommunen å om-dispone til nytt byggeprosjekt for innfartsparkering Ågotnes, samla 2,4 mill eks MVA.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Samkøyring

Prosjektet er ikkje omtalt i handlingsprogram 2025-2028, men finansierast i Miljøløftet gjennom belønningssmidlar til Skyss.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv; Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	

Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet støttar opp under miljøløftet sitt eige satsingsområde for miljøvenleg teknologi og innovasjon. Prosjektet skal leggje til rette før auka bruk av samkøyring i, og mellom, Bergen og øvrige omegnskommunar i Miljøløftet. 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 kopleing 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 Miljøløftet. Representantar frå denne arbeidsgruppa, inkludert representantar frå Alver, Bjørnafjorden, SSV, VLK og Skyss, inngår no i ei prosjektgruppe som vil følge opp og evaluere tiltaket fortlaupande. Vurderingar av måloppnåing basert på førebels resultat under fyrste driftsår, vil danne grunnlag for vidareføring av prosjektet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

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 godstransport 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Disponible midler

Totalkostnad (type)

**Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)**

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Post 66: Belønningsmidlar til drift kollektiv	3 328	4 503				
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Tal på reisande er estimert på bakgrunn av tilsvarande 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.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



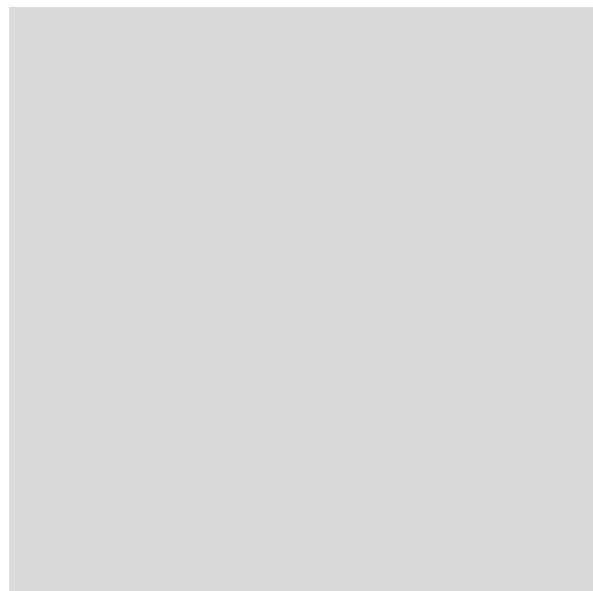
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Sykkeltelling i Bergensområdet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Flere sykkeltelepunkt 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.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Støtter opp under målsettingene i sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet har fokus på sykkelteilling, det foregår andre prosjekter på teilling av gående, men det er formålstenlig at de går som separate prosjekt for å sikre framdriften i hver av dem.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunalt bidrag	2 080	2 080				
MVA							

Kostnadsvurdering

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 sykkelteilepunktene i Bergensområdet, slik at alle sykkelteilepunkt er operative og inkludert i sykkelindeksen.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



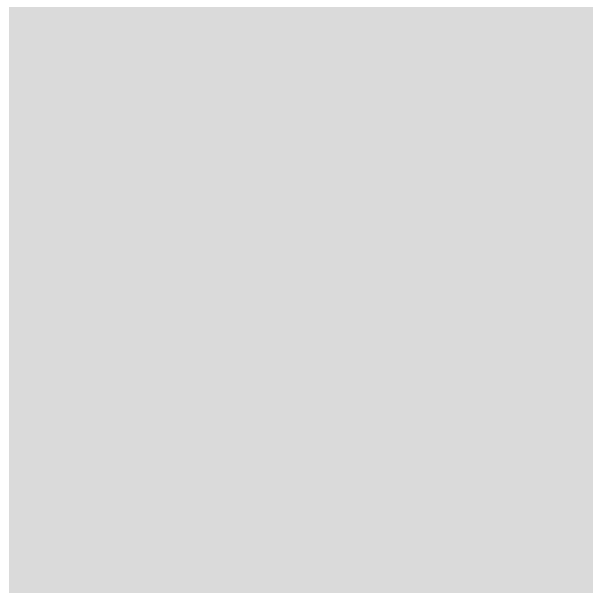
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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 renkes, 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)



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?		

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Ikkje relevant

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltakene bygger opp under satsingsområder.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	257 114	55 224	55 224	55 224	55 224	55 224
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Fleire av tiltaka er tyngre tiltak som kjem til realisering i ulik takt. Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på posten. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter kva for tiltak som realiserast. Dei ulike delprosjekta som kjem under realisering vert spesifisert og lista opp under posten i tertialrapportane. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2017 tom. 2022, indekstert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



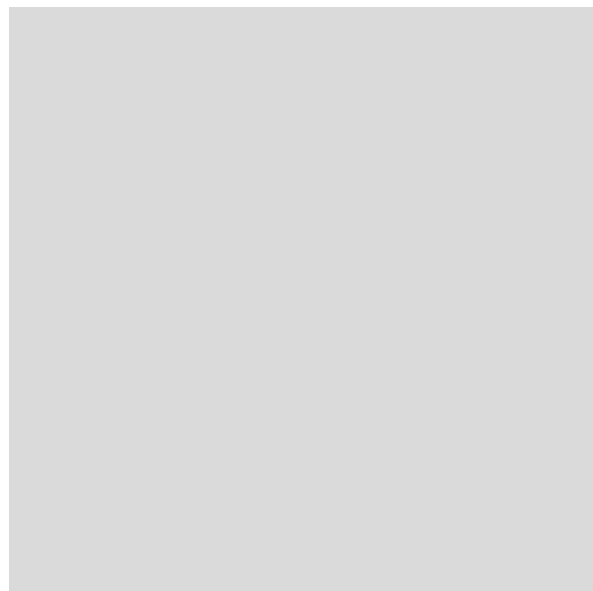
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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.

Posten skal brukes i hele avtaleområdet så lenge staten ikke dekker prosjekteringskostnader på tiltak finansiert over post 30 overført til post 66.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?		

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Ikke relevant

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke relevant



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunalt bidrag	28 624	5 304	5 304	5 304	5 304	5 304
MVA							

Kostnadsvurdering

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. Estimert nivå for 2024 ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2022, indeksert etter faktiske indekser tom 2022 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Posten er en betingelse for at tiltak skal kunne få finansiering over post 30 til tiltak på fylkesveg i omegnskommunene så lenge staten ikke dekker prosjekteringskostnader.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



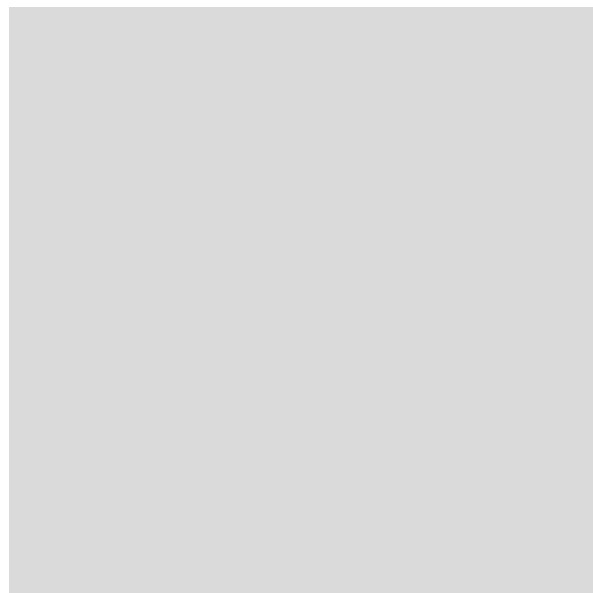
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Drift av sekretariatet i Miljøløftet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sekretariat og kommunikasjon
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Sekretariatet
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Daglig drift av Miljøløftets sekretariat. I oppgavene inngår mellom anna:

- Tilrettelegging, saksførebuing og oppfølging av møte i Miljøløftets fora, herunder styringsgruppa, prioriteringsrådet, samordningsfunksjonen og kommunikasjonsgruppe
- Gjennomføring av faste arrangement som fagdag og politisk seminar
- Intern og ekstern kommunikasjon
- Rullering av handlingsprogram
- Utarbeiding av indikatorrapportering og årsmelding
- Økonomioppfølging av Miljøløftets portefølje



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?		

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Drift av sekretariatet bidrar til gjennomføring av prosjekta i handlingsprogrammet, og dermed til den samla samfunnsøkonomiske effekten av alle prosjekta, som beskrive under kvart enkelt prosjekt.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Sekretariatet sitt arbeid skal bidra til det overordna målet om nullvekst i personbiltrafikk.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Arbeidet i sekretariatet skal ivareta alle tiltaksområde i Miljøløftet.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunalt bidrag		10 608	10 608	10 608	10 608	10 608
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ca. 6 av 9 millioner går til å drifte sekretariatet (5 årsverk), inkludert tilrettelegging av møte for styringsgruppa, prioriteringsrådet og samordningsfunksjonen, og gjennomføring av seminar og fagdagar. Ca. 3 millionar går til kommunikasjonsarbeidet, både internt og eksternt.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

Sekretariatets arbeid er kobla til alle prosjekt og tiltak i Miljøløftet.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdyping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping



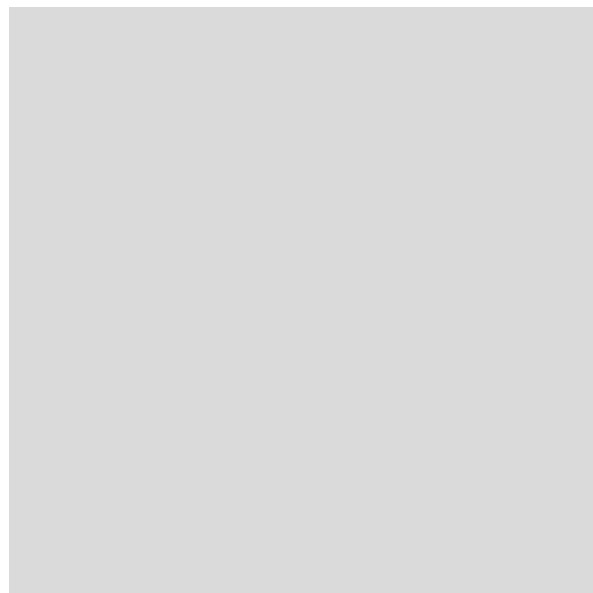
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Reisevaneundersøkelsen (RVU)

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2024-2027?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Kollektiv; Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Askøy kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Sekretariatet
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

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. Dette er en del av indikatorrapporteringen på måloppnåelse som Miljøløftet er forpliktet til.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?		
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?		

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?		
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Nullvekst: Effektmål

Bidrar prosjektet til å redusere klimagassutslepp?		
Bidrar prosjektet til å redusere kø?		
Bidrar prosjektet til å redusere luftforureining?		
Bidrar prosjektet til å redusere støy?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre mål og planar

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke relevant.



Disponible midler

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2024-kr
(tal i heile 1000)

Tal i heile 1000 2025-kr

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2025	2026	2027	2028	Restbehov etter 2028
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunalt bidrag	1 082	1 082	1 082	1 082	1 082	1 082
MVA	Fylkeskommunalt bidrag	270	270	270	270	270	270

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Beregningen av behovet for midler baserer seg på regnskapstall 2021, som var første hele året der resultater fra hele avtaleområdet var representativt. Det skal gjøres ny anskaffelse av reisevaneundersøkelsen i løpet av 2024. Eventuelt bytte av leverandør kan påvirke kostnaden.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Korleis kan vi tene på å sjå dette
prosjektet i samanheng med andre
prosjekt/tiltak?

Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan
starta?

Kva år er reguleringsplan venta ved-
tatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan
ventet vedtatt?

Planstatus

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping



Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping