

Prosjektark Bjørnafjorden: Belønningsmidler 2021



SAMMEN
OM



Miljøløftet

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



Bjørnafjorden	3
<i>Gange, sykkel og trafikksikkerhet</i>	
Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen	4
N/A GS-løysing mellom Lidarosgardane og Lyseparken	7
Kv1128 GS-løysing langs Nilsavegen (del av Nilsavegen–Lepsøyvegen/Trolldalen)	10
Fv552 Detaljprosjektering av utkraging av Sentrumsbrua (Osøyro bru)	13
Fv5158 GS-løysing langs bilveg samt GS-bru over Pøyla	16
Fv5150 Fotgjengarovergang på Særvoll	19
N/A Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken	22
E39 Søfteland - ny veglinje og GS-løysingar for E39, ”Byvegen”	25
Fv5150 Lepsøyvegen (Trolldalen) - trygg GS-løysing etter differensiert standard	29
<i>Kollektiv</i>	
Fv552 Venteskur m/ toalett - Hatvik ferjekai	32
N/A Forstudie – produksjons- og distribusjonssenter for hydrogen	35
N/A Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB	38
Fv552/E39/Fv5150/Fv5152/Fv5154/Fv583 Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro	41
Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro	44
<i>Areal og knutepunktsutvikling</i>	
Fv552 GS-løysingar på Osøyro - del av knutepunkts-/sentrumsutvikling	47
Fv552 Berekraftig og attraktivt Osøyro	50

Bjørnafjorden



Kv1027 Fortau langs Gymnasvegen

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

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

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er prioritert i kommunedelplan for trafikktryggleik i Bjørnafjorden kommune.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre? Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 30 Programområdemidler riksveg, Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Trafikksikring og tilrettelegging for GS langs Byvegen og sentrale sidevegar.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

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

Status grunnerverv flervalg

Avklart

Status grunnerverv utdyping

Kommunen er grunneigar.

Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

N/A GS-løysing mellom Lidarosgardane og Lyseparken

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bjørnafjorden kommune har detaljregulert for eit større område for næring, innovasjon, busetnad m.v. i Endelausmarka, "Lyseparken". Statsforvaltaren har sett som krav til gjennomføringa at det må sikrast tilkomst til Lyseparken med sykkel. Slik tilkomst er regulert fra sør-vest, men dette er ikkje tilstrekkeleg og ny tilkomst skal difor regulerast inn frå både nord (Søfteland) og sør-aust (Ulven leir/Lidaros). Trasèen vert eit avgjerande bindeledd for syklande mellom Osøyro og det nye lokalsenteret i Lyseparken.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å leggje til rette for auka bruk av sykkel for kortdistanse persontransport, og slik redusere bruken av personbil. Denne søknaden spesielt gjeld finansiering av kvalitets-sikring av detaljprosjekteringa (tekniske teikningar) som vart gjort av plankonsulent (Multiconsult 2020).



Måloppnåelse

Primærkriterier

Etablering av nytt GS-system inn mot Lyseparken frå sør vil gjere at ein kan erstatte reisa frå Osøyro til Lyseparken med sykkel, el-sparkeysykkel eller til og med ved gange frå dagens personbil. Med denne forbindinga vil ein òg kunne nytte lokalbuss til Ulven leir og gå vidare på det nye anlegget inn til Lyseparken.

Støttekriterier

Auka tilrettelegging for mjuke trafikantar vil gjere at behovet for personbil til kortdistansekjøringa frå Osøyro/Varåsen/Moberg/Lekven inn til Lyseparken ikkje lenger er til stades. Dei reduserte utsleppa av klimagassar som følgje av tiltaket er openbare.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse, kommunedelplan for klima og miljø, lokal og regional sykkelstrategi og nasjonal plan for samordnet areal- og transportplanlegging.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er eit naudsynt tiltak for å understøtte regional plan for å etablere og vidareutvikle attraktive sentre (bu-, jobb- og oppvekstmiljø).

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet vil utgjere ein avgjerande del av den samanhengande GS-løysinga mellom Osøyro og det nye lokalsenteret i Lyseparken. Slik sett vil det venteleg vere eit betydeleg kutt i utslipp av klimagassar frå kortdistanse personbilbruk kopla til gjennomføringa av prosjektet.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig

Planstatus utdyping

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

Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

Status grunnverv utdyping

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

Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

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

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det er naudsynt å byggje eit trafikksikkert GS-anlegg langs ein kort del av Nilsavegen. Anlegget på denne korte strekninga vil verte ein tradisjonell GS-veg som koplast på GS-løysinga som samstundes skal byggjast langs Lepsøyvegen (Trolldalen). Prosjektet er stipulert å ha ein kostnad kring ein million kroner og det vert søkt 250.000 kroner frå Miljøløftet til å matche kommunens eige bidrag som saman med TS-tilskotet frå VLFK skal finansiere prosjektet.

Formålet med prosjektet

Den aktuelle strekninga er svært farleg og må sikrast. Strekninga vil kunne løyse ut eit betydeleg potensiale av gåande og syklende barn og unge då det er busett mange barneskuleelevar i dette området, som med ein sikra Nilsavegen vil kunne gå og sykle til skulen og idrettsanlegga på Nore Neset og Kuven på ein trygg måte.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Nilsavegen står i dag fram som ei regulær trafikkfelle, uoversiktleg og smal. Alle barna og ungdomane som har denne vegstrekninga som del av sin skuleveg vert køyrt av foreldrene sine. Det same gjeld når barna skal delta på fritids- og idrettsaktivitetar. Det planlagte fortauet, som òg vil tilby syklende eit sikkert areal, vil gjere at barn og unge frå heile Lekven og Kuvågen kan gå og sykle trygt til sine daglege gjeremål.

Støttekriterier

Klimagevinsten ved gjennomføring av Nilsavegprosjektet vil vere som reduserte utslepp av klimagassar frå skuleskyss med privatbil. Oppstuing av alle bilene som skal ut frå den korte vegstrekninga, Nilsavegen, skaper mykje lokal luftforureining i tillegg til dei stadige nesten ulykkene som følgjer av utålmodige sjåførarar som skal inn på E39/Lepsøyvegen. Den auka trafikktryggleiken som følgje av tiltaket skal ikkje undervurderast.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet er del av ein svært kjent "missing link" som må på plass for å kunne vente eit endra mønster i korleis barn og unge har si reise til og frå skule og idrettsarenaer. Kommunen søkjer samarbeid med VLFK i dette prosjektet for å sikre det gjennomført.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at dei uoffisielle, men kjende tala for uhell/ulykker i Troll-dalen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdiar". Om ein tek utg.pkt. i dei 8 uhell/ulykkene ein meiner å kjenne til frå Trolldalen i 2020, så vil det totale kostnadsbiletet ligge i kring ein og einkvart million kroner (1.200.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av ein og einhalv million kroner (1.450.000 NOK) per år. Dette er ei svært konservativ verdisetting då her ikkje er teke med sannsynet for at nokre av ulykkene dessverre vil vere av alvorleg grad, som har ei realøkonomisk verdi- setting kring 5,5 millionar kroner per tilfelle.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

Fv552 Detaljprosjektering av utkraging av Sentrumsbrua (Osøyro bru)

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

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

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

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

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø, samt områdeplan for Os sentrum.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for tilsvarande konsulentarbeid.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

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

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Skolevegen frå bustadfeltet i Nordstraumen til skule- og idrettsarenaer i Lysefjorden går langs Sperrevikvegen. Her vert det jamnleg rapportert om nestenulykker og born og unge som ikkje får sitt krav om trygg skuleveg innfridd. Det er regulert ferdig utbygging av GS-løysing og ny bru langs Sperrevikvegen og detaljprosjektering er starta. Utbyggingen vil gjere at færre born og ungdom vert kjørt til skule og idrettsanlegget i personbil. Arbeidet som her vert søkt tilskot til er å kvalitetssikre tekniske teikningar og kalkylar som skal leggjast til grunn for søknad om finansiering frå Miljøløftet i 2022.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å legge til rette for born og unge slik at dei på eiga hand kan ta seg fram mellom heim og skule/idrettsanlegg, og ikkje som i dag, vere avhengig av å bli kjørt av foreldre. Trafikksikkerheita langs Sperrevikvegen har vore framme i media fleire gongar kvart einaste år dei siste ti-tolv åra og vert stadig verre som følgje av utbygginga i Storstraumen og den auka mengden barn som ferdast langs denne vegen. Den delen av prosjektet som det med dette søkjast tilskot til er å kvalitetssikre løysingar og kalkylar, som skal leggjast til grunn for søknad om investeringsstøtte til sjølve anlegget i 2022.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Det planlagte GS-systemet langs Sperrevikvegen med ny og separat bru over Pøyla kun for dei gåande og syklende vil gjere at born og unge i Sperrevikkrinsen no vil ha trygg veg til skule og idretts- og fritidsarenaer. Dette er ei vegstrekning der foreldre i dei siste tiåra ikkje har sett andre alternativ enn å køyre sine barn til og frå heimen.

Støttekriterier

Det er kring 75 elevar busett i Sperrevikkrinsen som har Sperrevikvegen som skuleveg til Lysekloster skule. Det å få skyssen av desse barna bort frå personbil og over til sykkel og gange vil gje umiddelbare kutt i utslipp av klimagassar frå kortdistansekjøringa i denne skulekrinsen. Ei be-tring av trafikktryggleiken og redusert støy og lokal luftforureining i dette tett befolka området vil vere ei svært ettertrakta bonus som vil følgje redusert bilbruk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna finansiering og bygging av gang- og sykkelbru paral-let med dagens bru.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er i dag ein stad mellom 65 og 75 born som dagleg har Sperrevikvegen som del av sin sku-leveg. Det ligg ikkje føre nokre oppdaterte tal for ÅDT på skulevegen, men det er rapportert om mange nestenulykker mellom bil og gåande, og det er kjent at det er mykje materielle skadar som følgje av ulykker mellom bilar og mellom bil og vegkant/skjering. I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at dei uoffisielle, men kjende tala for uhell/ulykker langs Sperrevikvegen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010. Om ein tek utg.pkt. i eit konservativt stipulert tal uhell/ulykker langs denne vegen per år (10), så vil det totale kostnadsbiletet ligge kring ein og einhalv million kroner (1.500.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av to millionar kroner (1.850.000 NOK) per år. Ein gjer merksam på at dette er konser-vativt vurdert då her ikkje er teke høgde for at ein på eit tidspunkt vil kunne oppleve ulykker med alvorleg skadeomfang, som då er kostnadsrekna til kring 5,5 millionar kroner per skadetilfelle.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande konsulentoppdrag.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Reguleringsplan vedtatt

Planstatus utdyping

Reg.plan vedteke i 2007, men fortsatt gyldig grunna tiltak som er gjennomført i perioden. Detaljprosjekteringa som pågår vil syne om det vil vere naudsynt å detaljregulere for ny GS-bru gjennom endring av godkjent plan. Forprosjektet som det her vert søkt tilskot til vil ha som oppgåve å kvalitetssikre førestnadene i den gamle reguleringsplanen, nye tekniske teikningar og oppdaterte kostnadskalkylane.

Status grunnerverv flervalg

Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping

Det pågår no prosessar mellom kommune og privat utbyggjar for mellom anna å avklare behov for erverv av grunn.

Forberedende arbeider flervalg

Detaljprosjektering ferdig

Forberedende arbeider utdyping

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

Fv5150 Fotgjengarovergang på Særvoll

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Trafiksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bygging/oppmerking og skiltinig av fotgjengarovergang.

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

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

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø i tillegg til regional handlingsplan for trafikktryggleik (Hordaland fylke).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for bygging av fotgjengarovergang på kommunale vegar.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

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

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Einaste risiko måtte vere at vegeigar sett seg imot tiltaket.

N/A Mulegheitsstudie av GS-løysing Søfteland–Lyseparken

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

Formålet med prosjektet

Legge til rette for personbilfri transport mellom bustadkonsentrasjonen på Søfteland og framtidig lokalsenter i Lyseparken.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Søfteland er kommunens sterkast veksande bygd og er peikt ut til å vere eit av kommunen sine framtidige "nærsentre". Gjennom den storstilte satsinga i Lyseparken, som arbeidsintensivt område, vil ei etablering av ei GS-løysing mellom Søfteland og Lyseparken bety at mange av noverande og framtidig busette på Søfteland vil kunne gå eller sykle til og frå jobb. Utan ei slik løysing vil ein fortsatt måtte køyre bil over Langedalen eller via Ulven for å kome inn i Lyseparkområdet.

Støttekriterier

Det er stipulert at kring hundre innbyggjarar på Søfteland vil ha sin arbeidsplass i Lyseparken. Det er stor usikkerheit knytt til dette talet, som med etablering av eit storkonsern i Lyseparken (jf. batterifabrikken til Equinor/Panasonic) vil auke radikalt. Effekten av å flytte desse framtidige arbeidsreisene over frå personbil til sykkel eller gange vil gje betydelege kutt av klimasgassautslepp, redusert støy og lokal luftforureining.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Bjørnafjorden kommune sin strategi for nærsenterutvikling, kommunedelplan for klima og miljø og handlingsplan for folkehelse.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Bjørnafjorden kommune si satsing på idrett og friluftsliv, jf. ønsket om å sjå tiltaket i eit breidt fleir-bruksperspektiv.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Vinsten av tiltaket er iht. Helsedirektoratet sine berekningar stipulert til å vere kring 4 kvalitetsjusterte leveår (QALY) om ein føreset at tiltaket vil bidra til at aktivitetsnivået for ein brukar av GS-tiltaket vil auke frå "delvis aktiv" til "aktiv". Verdien av eit tapt leveår er sett til ca 710.000 kroner jf. TØI/SSB. Dette gjer at for kvar person som er jamnleg brukar av GS-tiltaket vil representere ein potensiell samfunnsøkonomisk nytte i storleiken 2,85 millioner kroner. Ein skal vere varsam med å trekke for kategoriske slutningar av slik teoretisk matematikk, men dette er p.t. det beste beslutningsgrunnlaget ein har for denne type nyttevurderingar, og med dei kring 100 potensielle, daglege brukarane av dette tiltaket så er den samfunnsøkonomiske lønsemda for dette tiltaket alt for stor til å verte sett bort frå.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Forprosjekt ferdig

Planstatus utdyping

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

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Det er inga usikkerheit knytt til utarbeidinga av ein mulegheitsstudie.

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

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Statens vegvesen

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

E39 "Byvegen" går midt gjennom Søftelandsbygda og senterlina og dei etablerte GS-løysingane langs vegen er i mange tilfelle direkte årsak til ulykker og mange nestenulykker. SVV har tidlegare hatt dette vegprosjektet på si prioriteringsliste, og Bjørnafjorden kommune vil med dette bistå vegmyndigheiten i å få dette vegprosjektet tilbake på prioriteringslista for Vestland. Om ikkje vegen i seg sjølv vert bygd om, så har kommunen forventning om at SVV ferdigstiller reguleringsplan og som i eit alternativ til full utbygging peiker på korleis GS-løysinga gjennom Søfteland kan utbetrast og sikrast. Det har dei siste åra vist seg ikkje å vere muleg å regulere for utbygging og utvikling av den vegnære delen av Søfteland etter prinsippa om ei samordna areal- og transportplanlegging. Årsaka til at reg.planar stoppar opp er omsynet til E39, som må utbetrast. Som eit av kommunens framtidige nærsentre, der hovuddelen av folkeveksten skal busetjast, så må utforminga og sikringa av E39 gjennom Søfteland prioriterast hjå SVV.

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

Søfteland ligg i sykkelavstand frå dei mange servicefunksjonane i nærområdet til Osøyro. Det er difor å vente at mange av desse mellomlange reisene som i dag skjer med bil vil bli erstatta med sykkel når GS-løysinga på Søfteland vert utbetra. Redusert personbilbruk vil bety reduserte klimagassutslepp, men òg redusert støy og lokal luftforureining, spesielt i dei to folkekonsentrasjonane på Søfteland og Hjellemarka. For skulebarna busett i Hjellemarka vil eit utbetra GS-system til Søfteland gjere at fleire av barna kan velgje å sykle til skulen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø. Prosjektet sitt omfang gjer at E39 gjennom Søfteland må inn i ny RTP/NTP.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering *Annet*

Kostnadsvurdering utdyping *Erfaringstal frå andre vegprosjekt i kommunen.*

Er prosjektet vurdert av byggherre? *Ja*

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



Plan og gjennomføring

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

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

Hovedtiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafiksikkerhet

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

Formålet med prosjektet

Etablere ei trygg løysing for mjuke trafikkantar etter differensiert standard jf. regionalt prosjekt, "Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur, Vestland fylkeskommune", Multiconsult rapport nov. 2020 og slik redusere utslepp av klimagassar frå personbilar samt redusere risikoen for alvorlege ulykker.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Opparbeidinga av eit trygt GS-tilbod i Trolldalen vil redusere behovet for skuleskyss med privatbil og flytte persontransport over på sykkel og gange.

Støttekriterier

Redusert mengde korte bilturar samt redusert mengde oppstuing av privatbilane som må tilbake til Lepsøykrysset for å kome ut på E39 vil gje betydelege kutt i utslepp av klimagassar. Redusert lokal luftforureining og støy samt redusert trafikkfare i Lepsøykrysset er òg viktige målpunkt for tiltaket.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet kombinerer måla i klima- og miljøarbeidet og dei som er lagt til grunn for trafikktryggleikarbeidet. Vidare vil ein ved å løyse utfordringane ved ein usikra Trolldalen kunne oppnå betre resultat av kommunen si samordna arealforvaltning, jf. fortetta utbygging på Lekven.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det ligg ikkje føre nokre trafikktejing eller lokal RVU for denne strekinga, men avd. for oppvekst i Bjørnafjorden kommune peiker på eit betydeleg tal på skuleborn som vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids-/idrettsarena når strekinga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskyss. I den grad ein kan rekne på samfunnsøkonomisk nytte knytt til reduserte alvorleg skadde eller drepte i trafikken, så vil tiltaket gjere at dei uoffisielle, men kjende tala for uhell/ulykker i Trolldalen kunne reduserast monaleg, typisk 150.000 kroner per "lettere skadetilfelle" eks. materielle skader, jf. TØI rapport 1053C/2010 om "realøkonomiske verdier". Om ein tek utg.pkt. i dei uhella/ulykkene ein meiner å kjenne til frå Trolldalen i 2020, så vil det totale kostnadsbiletet ligge i kring ein og einkvart million kroner (1.200.000) eks. materielle skader. Når desse vert teke med i vurderinga av samfunnsøkonomisk nytte vil talet vere i underkant av ein og einhalv million kroner (1.450.000 NOK) per år. Ein gjer merksam på at dette er konservativt stipulert då her er ikkje teke høgde for at nokre av ulykkene har alvorleg skadeomfang med dei kostnadane som det fører med seg, ca 5,5 millionar kroner per tilfelle.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Konsulentrapport

Det er utarbeid eit kostnadsoverslag som bygger på at differensiert standard for GS-løysingar vert lagt til grunn for prosjektet. Estimater er frå 2017 og følgjeleg utdatert. Bjørnafjorden søker difor med dette samstundes om eit tilskot pålydande femhundretusen kroner (500.000) stilt til rådvelde via post 30 Programområdemidlar riksveg (*Post 30-midler kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, avgrenset til investeringer.). Tilskotet skal dekke den ventelege auken i entreprisekostnadane.

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



Plan og gjennomføring

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

Fv552 Venteskur m/ toalett - Hatvik ferjekai

Hovedtiltaksområde: Kollektiv

Spesifisering tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Detaljprosjektere oppvarma venteskur med toalett på Hatvik ferjekai.

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

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

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med handlingsplan for folkehelse og kommunedelplan for klima og miljø, i tillegg til regionale planar for transport og klima.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein i ein forstudie vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna arkitektur, plassering, tekniske løysingar og finansiering. Denne søknaden gjeld finansiering av ein slik forstudie (2021). Hovudentreprise (2022) må finansierast via Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kommunen har ikkje verktyg til å rekne samfunnsøkonomisk lønsemd for denne type tiltak, som først og fremst vil bety redusert utslepp av klimagassar.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande forstudier.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Forstudien vil leie fram til bygging av venteskuret, som må finansierast over kap. "Stat post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt".



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

Planstatus utdyping

Forprosjektet er ikkje starta, då det er ein slik forstudie det her vert søkt midlar om, men kommunen har i dialog med Skyss og VLFK gjeve uttrykk for behovet for venteskur på Hatvik, som gjer at ein kan seie at prosessen er sett i gang.

Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

Status grunnverv utdyping

Behov for erverv av grunn er eit av spørsmåla som vil bli svart ut gjennom forstudien. Truleg er fylkeskommunen grunneigar av aktuelt areal.

Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

Det er ikkje formelt starta opp prosjektering, men som for planstatus (sjå over) så er kommunen i prosess og dialog med VLFK og Skyss for å finne løysing på ei betydeleg utfordring knytt til kollektivreisande til/frå Hatvik.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2021	31.12.2021							

Utdyping

Det er inga risiko knytt til forstudien.

N/A Forstudie – produksjons- og distribusjonssenter for hydrogen

Hovedtiltaksområde: Kollektiv

Spesifisering tiltaksområde: Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forlenginga av den storstilte satsinga på klimavenleg transport vil det, i det minste for tyngre kjøretyg og fartyg, vere eit behov for å nytte hydrogen som energiberar. Det er dårleg ressursforvaltning å frakte hydrogen over lange avstandar til konsentrasjonar av hydrogendrevne einingar. Då er det meir hensiktsmessig å byggje produksjons- og distribusjonsløysing tett på dei viktigaste marknadane (les: kollektiv-HUB'ar med buss, hurtigbåt, ferje og langtransport). Bjørnafjorden kommune ønskjer å ta ei aktiv rolle og bidra til at det vert utgreid eit produksjons- og distribusjonsanlegg for hydrogen i kommunen, jf. kommunen si framtidig styrka posisjon som kollektiv-HUB for reisande frå Sunnhordland inn mot Bergensregionen.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er gjere ei analyse av den samfunns- og bedriftsøkonomiske lønnsmda ved å etablere eit produksjons- og distribusjonsanlegg for hydrogen i Bjørnafjorden kommune.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Etablering av eit hydrogenanlegg tett på marknaden (kort avstand frå dagens ferjekai) vil stimulere ferje- og langtransportsselskap til å velje hydrogen som energiberar i hybride framdriftssystem.

Støttekriterier

Hydrogen vert stadig meir fasa inn som energiberar i hovudsakleg tyngre køyretøy og større skip, men òg i mindre, hurtiggåande pasasjerbåtar skjer det no ei omfattande hybridisering. Utsleppet av klimagassar frå tungtransport, ferjer, hurtiggåande pasasjerbåtar og bussar (XL-langturbussar) vil difor reduserast så snart tilgang og pris på hydrogen vert oppfatta som attraktiv i marknaden.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø, regional plan for transport (RTP), regional klimaplan og regional plan for verdiskaping.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Omfanget og kompleksiteten av prosjektet er så stort at regionale myndigheter vert invitert til å delta i arbeidet for å konseptualisere delkonklusjonane frå mulegheitsstudien.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet har så vidtgripande konsekvensar at regional/statleg myndigheit må utgreie samfunnsøkonomisk lønnsom av tiltaket.



Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå tilsvarande konsept-/mulegheitsstudier.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet vil vere ein del av eit langsiktig arbeid med å byggje naudsynt infrastruktur for å understøtte Bjørnafjorden kommune som funksjonell HUB for kollektivreiser.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

Planstatus utdyping

Prosjektet vil verte omtalt i den nye kommunedelplanen for klima, energi og miljø for Bjørnafjorden kommune.

Status grunnerverv flervalg

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Ikkje aktuelt p.t.

Forberedende arbeider flervalg

Prosjektering pågår

Forberedende arbeider utdyping

Ikkje aktuelt p.t., men informasjon og relevant kunnskap kring hydrogenproduksjon og -distribusjon vil verte omtalt i den nye kommunedelplanen for klima, energi og miljø i Bjørnafjorden kommune.



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.09.2021	31.12.2021							

Utdyping

Det er inga risiko eller usikkerheit knytt til gjennomføring av ei mulegheitsstudie.

N/A Bjørnafjorden som regional kollektiv-HUB

Hovedtiltaksområde: Kollektiv

Spesifisering tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bjørnafjorden si geografiske plassering gjer kommunen til eit naturleg nav (HUB) m.o.t. koplinga av Sunnhordland til Bergensregionen via eit kollektiv rute-tilbod. Med ny parsell på E39 (Svegatjørn-Rådal) vil Bjørnafjorden kommune venteleg styrke si attraksjon som bustadkommune og med dette følgjer store oppgåver med å sikre attraktive kollektivtilbod. På same måte som Bjørnafjorden aukar sin attraksjon som kommune for busetting og arbeidsstad vil òg dei nordlegaste av Sunnhordlandskommunane vinne mykje på den kraftig reduserte reisetida mellom Osøyro og Kokstad/Sandsli og Bergen. Bjørnafjorden kommune søkjer difor omgåande samarbeid med Vestland fylkeskommune og Skyss i utviklinga av Bjørnafjorden som kollektiv-HUB. Initiativet må sjåast i lys av Sunnhordlandsprosjektet, "Fjordmetroen", som er under oppseiling, og som ytterlegare vil leggje press på overordna myndigheiter om å rigge Bjørnafjorden og Osøyro for den kraftige veksten av kollektivreisande som det vert lagt opp til dei komande åra.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å byggje og skalere opp ein infrastruktur på Osøyro som gjer regionsenteret i stand til å takle dei store mengdene med kollektivreisande som er venta å reise gjennom sentrumsområdet i åra framover. Første fase i arbeidet er å utarbeide ein mulegheitsstudie/konseptvalsanalyse.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Det planleggjast og prosjekterast for at Bjørnafjorden skal ta rolla som nav/HUB for kollektivtrafikken frå Sunnhordland inn mot Bergensregionen. Med oppgraderte kaianlegg og ny kollektivterminal på Osøyro vil reisande oppleve ei sterk betring av attraksjonen til kollektivtilbodet (frekvens, korrespondanse og rekkjevidde) og langt lettare enn i dag kunne velgje kollektiv transport framfor privatbil.

Støttekriterier

Det er forventa ei betydeleg reduksjon i personbilbruk inn mot Bergen via Bjørnafjorden som følgje av eit kraftig styrka kollektiv tilbod. Klimagassutsleppet frå longdistansekjøringa vil reduserast tilsvarende.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø og regional transportplan (planprogram 2020).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Arbeidet med å rigge Osøyro som ein framtidig kollektiv-HUB for den sørlege delen av fylket må takast inn i regional transportplan og slik sjåast i ein større samanheng enn isolert til Osøyro si rolle som velfungerande regionsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Skalaen og kompleksiteten på tiltaket er så stor at regionale eller statlege myndigheiter må ta ansvar for å rekne på samfunnsøkonomisk nytte av tiltaket.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	100		100						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal frå liknande analysearbeid.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Bjørnafjorden som nav/HUB for kollektivreisande frå Sunnhordland og kommunen sjølv vil vere eit tema naturleg å bearbeide i ny regional transportplan.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Forprosjekt pågår

Planstatus utdyping

Forprosjekt pågår som del av områdeplanen for Os sentrum ("Sentrumsplanen").

Status grunnverv flervalg

Ikke avklart

Status grunnverv utdyping	<i>Detaljprosjektering- og regulering vil avklare behovet for grunnverv.</i>
Forberedende arbeider flervalg	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektering av ny kollektivterminal og tiltak på kaiområdet er del av pågående områdeplan for sentrum.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	<i>Start</i>	<i>Slutt</i>	
01.04.2021	01.08.2021							

Utdyping

Det er inga risiko knytt til gjennomføring av ein mulegheitsstudie.

Fv552/E39/Fv5150/Fv5152/Fv5154/Fv583 Utprøving av ringbuss som konsept for Osøyro

Hovedtiltaksområde: Kollektiv

Spesifisering tiltaksområde: Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Design og prøve ut koseptet ringbuss (shuttle bus) i området Osøyro-Nore Neset-Ulven-Tøsdal-Osøyro.

Formålet med prosjektet

Undersøke og stimulere viljen blant innbyggjarane til å reise kollektivt ved å mate reisande raskt og kontinuerleg inn mot stamlinja mellom Osøyro og Bergen. Det vert med dette søkt 200.000 kroner frå Miljøløftet til eit forprosjekt med ringbuss (shuttle bus) for å kartleggje marknad og interesse for eit slikt ringbuss-tilbod.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Kollektivtilbodet mellom Osøyro og Bergen vert opplevd som tilfredsstillande for dei reisande. Det er likevel store mangler ved tilbodet om busstransport inn mot stamlinja på Byvegen. Ein ringbuss (shuttle bus) som går i nærast kontinuerleg trafikk i ring inn mot sentrum vil gjere at eit stort tal av innbyggjarane i kommunen sine tett busette område (Moberg/Kuvågen/Lekven/Nore Neset/Ulven leir/Kolskogen/Tøsdal) vil kunne velgje buss som transportmiddel for heile reisa si.

Støttekriterier

Det å få flyttet en stor del av reisene som i dag er med personbil over på buss vil utvilsomt gi store redusksjoner i utslipp fra klimagasser. Virkelig stor effekt vil man få dersom ringbussen i tillegg hadde hydrogen (lokalprodusert fra H-fabrikken i Bjørnafjorden) eller batterilagret elektrisitet som energibærer. Det ville også bidratt til mindre luftforurensing og motorstøy i de tett befolkete områdene som ringbussen vil kjøre gjennom.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med kommunedelplan for klima og miljø og regional plan for attraktive senter.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bli vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, Skyss og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på mellom anna finansiering og utvikling av eit ringbusstilbod for nærrområda kring Osøyro.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Utrekninga av den samfunnsøkonomiske lønsemda av prosjektet skal vere eit tema i rapporten av forprosjektet. Det er å vente at prisen på klimagassekvivalentar vil stige samstundes som at reisevanane vil endre seg til fordel for kollektive tilbod. Det er såleis forventning om betydeleg samfunnsnytte av tiltaket.



Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	600		200						400
Kroneverdi	2021		2021						2021
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det er ikkje gjort grundigare analyser knytt til utprøving av eit slikt ringbuss-prosjekt, men ein vil tru at i eit samarbeid med VLFK og Skyss så vil ein kunne finansiere tilstrekkeleg varigheit på prosjektet til at konklusjonar kan trekkjast om vidare/permanent drift. Fylkeskommunen/Skyss er tenkt å gå inn i prosjektet med 400.000 kroner.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Nei

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Dersom ringbussprosjektet vert suksess er målet å overføre erfaringane og løysingane til andre delar av kommunen og til andre avtalepartnarar av Miljøløftet.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Ikke behov for reguleringsplan

Planstatus utdyping

Kollektivtransport er ikkje underlagt krav om detaljregulering jf. PBL.

Status grunnverv flervalg

Avklart

Status grunnverv utdyping

Det er ikkje naudsynt å erverve grunn til dette prosjektet. Ringbussen skal følgje etablerte vegsystem.

Forberedende arbeider flervalg *Prosjektering pågår*

Forberedende arbeider utdyping *Prosjektering pågår som del av lokalt Miljøløftet-arbeid*



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
01.06.2021	01.08.2022							

Utdyping

Det er knytt usikkerheit til fylkeskommunen/Skyss si interesse og vilje til å delta i prosjektet.

Fv552 Plassering, volumstudie og fleirbruk av ny kollektivterminal på Osøyro

Hovedtiltaksområde: Kollektiv

Spesifisering tiltaksområde: Kollektiv, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

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

Formålet med prosjektet

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



Måloppnåelse

Primærkriterier

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

Støttekriterier

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

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Disponible midler

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

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

Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

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



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

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

Fv552 GS-løysingar på Osøyro - del av knutepunkts-/sentrumsutvikling

Hovedtiltaksområde: Areal og knutepunktsutvikling
Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Som del av utviklinga av Osøyro som regionscenter skal det leggast til rette for auka bruk av sykkel til og frå Øyro. Sentrum skal i stadig større grad verte bilfri og parkeringstilbodet flyttast bort frå sentrumskjerna. Sentrumsområdet er svært kompakt og har få mulegheiter til å avsjå areal til fullskala GS-løysingar, men det er eit mål at ein saman med fylkeskommunen finn fram til fullgode alternativ som let seg byggje ut parallelt som andre sentrale delar av områdeplanen for sentrum vert realisert. I denne omgang skal linjeval og type GS-løysingar detaljprosjekterast, kvalitetssikrast og kostnadsbereknast.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å gjere sentrum tilgjengeleg for syklande på ein slik måte at sykkel vert eit foretrukke transportmiddel. I denne fasen av prosjektet vert det søkt finansiering til å klargjere sentrale deler av områdeplanen slik at denne kan operasjonaliserast utover i 2022/2023.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Som del av områdeplanen for Os sentrum er det satt eit særskilt fokus på at sentrumsområdet må byggjast om for å betre kunne tilby eit GS-system som gåande og syklande finn trygt og effektivt å bruke. Dei sentrale innfartsårene til Osøyro er alle detaljregulert for fullgode GS-løysingar som vil betre mulegheitene og auke attraktiviteten av å gå og sykle til sentrum og servicetilboda der.

Støttekriterier

Det vil i tida framover leggjast stadig sterkare begrensingar på bruk av personbil inn i sentrumsområdet på Osøyro. Slik skal utslepp av klimaskadelege gassar reduserast kraftig.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket har relevans og overlappende mål med områdeplan for sentrum, komunedelplan for trafikktryggleik, handlingsplan for folkehelse og komunedelplan for klima og miljø samt regional plan for attraktive senter og regional sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil vere eit samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen der ein vil søkje å finne gode løysingar på finansiering og bygging av mellom anna gang- og sykkelløysingar langs dei tre innfartsårene til Osøyro med ein nord-vestleg arm til Lyseparken (Ulven leir/Lidaråsgardane).

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er eit sentralt mål i sentrumsplanen at sentrumsområdet skal bli bilfritt og at det er på menneska og ikkje bilen sine premiss at Osøyro skal byggjast ut for framtida. I dette arbeidet så inngår store prosjekt som skal sikre gåande og syklende sikker og funksjonell reise (for el-syklistar opp til 5 km. Det å få flytta eit betydeleg tal av dei korte bilreisene over på sykkel og gange vil venteleg ha stor effekt på folkehelse og samfunnsøkonomi. Det må gjennomførast ei oppdatert trafikktelegjing før ein kan talfeste verdien av ein slik vinst, men at her er eit formidabelt potensiale, sett i lys av mengden og mønser på trafikken til og frå Osøyro i dag, er det inga som helst tvil om.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	100		100						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan, Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Tilrådde løysingar frå trafikkonsulent og plankonsulent er teikna opp og linjeberekna. Det gjenstår detaljprosjektering og kostnadsberekning av sjølv GS-anlegget.

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Bygging av nye GS-system gjennom Osøyro er ein del av arbeidet med å transformere Øyro til eit attraktivt og dynamisk regionscenter og sentrum for bebuarane i sykkel- og gåavstand.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg	<i>Forprosjekt ferdig, Reguleringsplan pågår</i>
Planstatus utdyping	<i>Områdeplan for Os sentrum ("Sentrumsplanen") er rekna å skulle slutthandsamast innan utgangen av 2021.</i>
Status grunnerverv flervalg	<i>Arbeid pågår</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Etterkvart som plankarta vert ferdigstilte startar ein opp dialog med grunneigarar vedr. overtaking av grunn til off. føremål.</i>
Forberedende arbeider flervalg	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>GS-løysingane i sentrumsplanen er ferdig utarbeid, men må sjåas i tydelegare samanheng med mellom anna etablering av ny kollektivterminal og parkeringstilbod utanfor sentrumskjerna.</i>



Gjennomføringsplan

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

Utdyping

Ingen risiko knytt til kvalitetssikring og linjeberegning av fagkonsulent.

Fv552 Berekraftig og attraktivt Osøyro

Hovedtiltaksområde: Areal og knutepunktsutvikling

Spesifisering tiltaksområde: Gange, Sykkel, Trafikk-sikkerhet, Kollektiv, Innfartsparkering, Areal og knutepunktsutvikling

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Bydel:

Byggherre/ansvarlig: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Vegeier etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune

Driftsansvarlig etter endt prosjekt: Vestland fylkeskommune, Bjørnafjorden kommune

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Administrasjonen (planavd.) i Bjørnafjorden kommune jobber med områdeplanen for Os sentrum (Sentrum-splanen) og legg sentrale planretningslinjer, regionale planar og strategiar for attraktive senter og areal- og transportplanlegging samt lokale vedtak til grunn for arbeidet. Samla gir føringane og premissa ei klar retning mot eit sentrum som i framtida skal byggje på menneska sine premisser og ikkje på bilen sine. Høg tilrettelegging for gåande og syklende, eit bilfritt sentrum, ein fleirfunksjonell kollektivterminal og differensiert parkeringstilbod for kollektivreisande er alle tema som skal inngå i ei fleirfagleg analyse/detaljregulering og -prosjektering av dei ulike tiltaka.

Formålet med prosjektet

Føremålet med prosjektet er å gjere Osøyro til eit attraktivt regionsenter, med prinsippa om berekraft i botn som premiss for utviklinga.



Måloppnåelse

Primærkriterier

Prosjektet har som overordna mål å auka attraktiviteten til Osøyro som regionsenter og sentrum. Fleire av undermåla er knytt til bilfritt sentrum og grønn mobilitet der ei sterk kollektivsatsing (ny kollektivterminal), sykkelparkeringsanlegg og utleige/utlån av elsyklar/el-sparkesyklar vil stå sentralt.

Støttekriterier

Den sterke auken av tilrettelegging for kollektivreisande, gåande og syklende vil bidra sterkt til at klimagassutsleppa frå personbilkøyringa til og frå Osøyro i dag vil reduserast kraftig. Miljøet (støy og lokal luftforureining) for dei som bur og oppheld seg i sentrum vil òg betrast mykje som følgje av at biltrafikken vil reduserast sterkt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet med å forme Osøyro som eit attraktivt regionalsenter vil vere eit samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen, og slik sett vere sterkt forankra i måla sett av regionale myndigheter i overordna planar for senterutvikling, samordna areal- og transportplanlegging, regional sykkelstrategi og regional transportplan sitt fokus på kollektivtransport som ei viktig berebjelke for framtidig samfunnsutvikling.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vidareutviklingen av Osøyro som eit attraktivt sentrum for handel og arealintensive arbeidsplasser er eit av dei viktigaste grepa kommunen no tek for å kome i møte måla fortetta senterstrukturar, som vil bidra til å redusere behovet for bruk av personbil.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Det er ikkje utarbeid gode verktøy for kommunane slik at samfunnsøkonomisk nytte kan bereknast ut frå reduksjon i utslipp av klimagassar. Sjølv regjeringa sitt eige forsøk på å modellere eit slikt reknestykke fall i grus i evalueringa av Klimakur, gjennomført av analysebyråa, Vista Analyse og THEMA Consulting Group (2011). Dette syner at eit prosjekt med stor felles nytte for avtalepartnarane ville vere å få utarbeid eit slikt verktøy innanfor Miljøløftet.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2021	2022	2023	2024	2025	Restbehov etter 2025	Annen finansiering
Kostnad fordelt på periode	225		225						
Kroneverdi	2021		2021						
Mva. inkl.?	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstal for anna konsulentarbeid utført ifm. områdeplanen for Os sentrum (Sentrumsplanen).

Er prosjektet vurdert av byggherre?

Ja

Finansieringskilde(r)

Stat post 66 Belønningsmidler avtalekommuner

Prosjektet som del av helhet

Områdeplanen for Os sentrum er uløsleg knytt til kommuneplanen sin areal- og samfunnsdel.



Plan og gjennomføring

Planstatus flervalg

Reguleringsplan pågår

Planstatus utdyping

Områdeplan for Os sentrum (Sentrumsplanen) er under utarbeiding.

Status grunnerverv flervalg	<i>Ikke avklart</i>
Status grunnerverv utdyping	<i>Vurderingane knytt til erverv av grunn vil først kunne skje når arealføremål og linjer er trukne opp og vedteken i endeleg plan.</i>
Forberedende arbeider flervalg	<i>Prosjektering pågår</i>
Forberedende arbeider utdyping	<i>Prosjektering av ulike tiltak blir delvis sett på som del av områdeplanarbeidet.</i>



Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		01.04.2021	01.04.2022					

Utdyping

Framdriften i arbeidet kan stoppe noke opp dersom det vert naudsynt å ekspropriere grunn naudsynt for å sikre ålmenne interesser og eit sentrum rusta for framtida.

