

## Møtepapir

### Styringsgruppen for Miljøløftet

**Møte 3/2020 | Klokkeslett: 11:00 - 12:00 | Dato: 01.04.2020**

**Møtested:** Skype

Saksbehandler: Solveig Paule  
Dato: 27.03.2020

## Saksliste

- Sak 17/20 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 18/20 Godkjenning av referat fra møte 1/2020
- Sak 19/20 Innspill til statsbudsjett 2021 – Miljøløftets Handlingsprogram 2021-2024 v/ sekretariatet
- Sak 20/20 Fremdrift og frister – evt. endringer som følge av Korona-utbruddet v/ alle
- Sak 21/20 Overdragelse av finansieringsavtale og framtidig oppdragsgiveransvar for finansieringsavtale for bypakker v/ Vestland fylkeskommune
- Sak 22/20 Orienteringssak: Prøveordning med stengning av Bryggen/Torget v/ Bergen kommune
- Sak 23/20 Eventuelt

## Sak 17/20 Godkjenning av innkalling og saksliste

*Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.*

## Sak 18/20 Godkjenning av referat fra møte 1/2020

Referat fra møte 1/20 er vedlagt. Møte 2/20 som var berammet 13. mars, ble avlyst som følge av Korona-utbruddet og det foreligger følgelig ikke referat fra dette møtet. **Se vedlegg 1.**

*Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.*

## Sak 19/20 Innspill til statsbudsjett 2021 – Miljøloftets Handlingsprogram 2021-2024

Sekretariatet hadde i forkant av møtet som var berammet til fredag 13. mars, laget et notat til styringsgruppen om Miljøloftets innspill til statsbudsjett 2021. Innspillene i dette notatet er tidligere drøftet i Miljøloftets arbeidsutvalg og i AKG.

Dette notatet sendes nå ut på nytt, sammen med de kommentarene som kom inn innen fristen 20. mars, en frist som ble satt da det opprinnelige møtet ble avlyst. **Se vedlegg 2, samt 2a (innspill fra Bergen kommune) og 2b (innspill fra Alver kommune).**

Når innspillene til statsbudsjett 2021 er behandlet av styringsgruppen, vil sekretariatet gå videre i detaljeringen av Handlingsprogram 2021-2024 for øvrig. Et fullstendig handlingsprogram for 2021-2024 vil bli lagt frem for styringsgruppen til behandling i møtet 24. april. Se for øvrig vedlagt fremdriftsplan for arbeidet med handlingsprogrammet (bakerst i vedlegg 2). Vi har som utgangspunkt å holde oss til opprinnelig fremdriftsplan selv om noe av arbeidet er påvirket av utfordringer knyttet til Korona-utbruddet.

Innspillet til statsbudsjett 2021 inneholder også behov for midler fra de nye kommunene i ny byvekstavtale. Denne avtalen er vedtatt av alle lokalpolitisk, men venter på regjeringsbehandling. For disse innspillene tas det forbehold om regjeringsbehandling.

Sekretariatet presenterer saken i møtet.

*Forslag til vedtak: Miljøloftets innspill til statsbudsjett 2021 oversendes Staten via Statens vegvesen for videre behandling.*

## Sak 20/20 Fremdrift og frister – evt. endringer som følge av Korona-utbruddet

Alle parter gir en løypemelding om evt. endringer i frister og fremdrift som følge av Korona-utbruddet og som har konsekvenser for Miljøloftet.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## Sak 21/20      Overdragelse av finansieringsavtale og framtidig oppdragsgiveransvar for finansieringsavtale for bypakker

Vestland fylkeskommune har mottatt brev fra Statens vegvesen om overdragelse av finansieringsavtaler og framtidig oppdragsgiveransvar for finansieringsavtaler for bypakker. **Se vedlegg 3a og 3b.** I brevene heter det: «Når det gjelder finansieringsavtalen for Bypakke Bergen overlater vi til partene i styringsgruppen for bypakken å avklare seg imellom hvem som skal ha det framtidige ansvaret for finansieringsavtalen.»

*Forslag til vedtak: Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune vurderer det som mest hensiktsmessig at finansieringsavtalen for Bypakke Bergen overføres til Vestland fylkeskommune.*

## Sak 22/20      Orienteringssak: Prøveordning med stengning av Bryggen/Torget

Bystyret i Bergen vedtok 25. september 2019 å be byrådet om å legge frem en sak for bystyret hvor de vurderer mulighetene for en prøveordning med stengning av Bryggen for privatbilisme i perioden mai–september.

Miljøløftet v/Sentrumsgruppen har fått oppgaven med å utføre nødvendige utredninger knyttet til prøveordningen. Sentrumsgruppen startet arbeidet tidlig i oktober 2019 med en mulighetsanalyse der ulike prinsipper for stengning av trafikk over Bryggen/Torget ble vurdert. Analysen har gitt grunnlag for en anbefaling av stengningsprinsipp som foreslås lagt til grunn for videre detaljering. Saken har vært drøftet i AKG flere ganger underveis i perioden oktober 2019 til mars 2020.

AKG anbefaler å legge opp til en prøveordning som starter 1. juli og varer i vel 2 måneder. Ved å unngå stenging i mai og juni vil man få erfaring med trafikksystemet i sommerferien og kan eventuelt optimalisere for en normalsituasjon i august/september når trafikantene til en viss grad har tilpasset seg den nye trafikksituasjonen.

Prøveordningen er så langt kostnadsberegnet til 4 mill. kroner i 2020. Dette prosjektet ligger ikke inne i Miljøløftets handlingsprogram, men er sterkt ønsket av alle partene i Miljøløftet. AKG anbefaler derfor at prosjektet gjennomføres i 2020 og at prosjektet finansieres med tilgjengelige midler i Miljøløftets 2020-budsjett. Bergen kommune presenterer saken i møtet. **Se vedlegg 4.**

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## Sak 23/20      Eventuelt

## REFERAT

Vedlegg nr. 1

### Styringsgruppen for miljøløftet

**Møte** 1/2020 | **Klokkeslett:** 08:00 - 09:30 | **Dato:** 24.01.2020

**Møtested:** Møterom Vegvalsen, Statens vegvesen, Nygårdsgaten 112, Bergen

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 10.03.2020

	Navn	Part
<i>Møtedeltakere</i>	Bjørne Grimsrud	Møteleder, Statens vegvesen
	Anne Iren Fagerbakke	Kommunaldirektør, Bergen kommune
	Øivind Støle	Bergen kommune
	Jon Askeland	Fylkesordfører, Vestland fylkeskommune
	Rune Haugsdal	Fylkesrådmann, Vestland fylkeskommune
	Håkon Rasmussen	Direktør for mobilitet og kollektivtr., Vestland fylkeskommune
	Lars Sponheim	Fylkesmann i Vestland
	Kjell Kvingedal	Fylkesmannen i Vestland
	Tone Oppedal	Avdelingsdirektør, Statens vegvesen
	Trond Høyde	Jernbanedirektoratet
	Alberte Ruud	Statens vegvesen
	Solveig Paule	Sekretariatsleder Miljøløftet
<i>Øvrige deltakere</i>	Eivind Farestveit Larsen,	Bane NOR
	Hans-Egil Larsen	Bane NOR
	Mette Svanes	Bergen kommune
	Rune Herdlevær	Bergen kommune
	Kristian Bauge	Statens vegvesen
	Kjell Erik Myre	Statens vegvesen
	Torill Klinker	Vestland fylkeskommune
	Astrid Håvik	Jernbanedirektoratet
	Hanne Dybwik	Bergen kommune
	Roald Aandahl	Bergen kommune
	Kristoffer S. Monsen	Sekretariatet Miljøløftet
	Håkon Solheim	Sekretariatet Miljøløftet

## Saksliste

Sak 1/20	Godkjenning av innkalling og saksliste
Sak 2/20	Godkjenning av referat fra møte 7/19
Sak 3/20	Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger
Sak 4/20	Tiltak for å redusere billettprisene på kollektivtrafikk
Sak 5/20	Prosjektliste
Sak 6/20	Orientering om bilhåndtering etter 2022 og videre planer for Nygårdstangen
Sak 7/20	Orientering om planarbeidet for Bybanen til Åsane
Sak 8/20	Orientering om status for oppgradering av Fløyfjellstunnelen
Sak 9/20	Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene etter 6. april 2019
Sak 10/20	Eventuelt

### Sak 1/20 Godkjenning av innkalling og saksliste

Vedtak: *Innkallingen ble godkjent.*

### Sak 2/20 Godkjenning av referat fra møte 7/19

Vedtak: *Referatet ble godkjent uten merknader.*

### Sak 3/20 Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Statens vegvesen v/ Kristian Bauge presenterte ulike alternative modeller for bruk av tilskuddet på 55. mill. årlig som er avsatt til reduserte bompenger i forslag til byvekstavtale. Bergen kommune informerte om at det ser ut til at byrådets innstilling i saken blir alternativ C. Vestland fylkeskommune gav sin tilslutning til slikt syn. Dette alternativet innebærer å redusere takstene i nye stasjoner/ytre ring. Den samlede inntektseffekt er beregnet til 55 mill. kroner og ventet trafikkvekst er beregnet til 0,7 pst. Etter lokalpolitiske vedtak i saken må Statens vegvesen, som takstmyndighet, fatte et takstvedtak. De nye takstene skal deretter kunngjøres av bomselskapet (Ferde) minst 4 uker før innføring.

Vedtak: *Se sak 5/20*

### Sak 4/20 Tiltak for å redusere billettprisene på kollektivtrafikk

Vestland fylkeskommune v/ Håkon Rasmussen, presenterte saken i møtet. Fylkeskommunen har vurdert tre alternative måter å benytte tilskuddet på 50 mill.kr årlig som er avsatt til reduserte kollektivtakster i forslag til ny byvekstavtale. Fylkeskommunen anbefaler alternativet som innebærer å senke prisen på månedskort fra 800 kroner til 715 kroner. Se for øvrig vedlagte presentasjon.

Bergen kommune hadde ikke innvendinger til fylkeskommunens anbefalinger, ettersom løsningen vil gi redusert pris i byvekstavtaleområdet, der de aller fleste reisende skjer. Samtidig understreket kommunen at det ses som uheldig at de tekniske begrensningene

pga. sonestrukturen innebærer at alle som reiser innenfor en sone (i tidligere Hordaland) vil få den samme prisreduksjonen

*Vedtak: Se sak 5/20*

## **Sak 5/20 Prosjektliste**

Vestland fylkeskommune v/ Håkon Rasmussen presenterte en oversikt over de prioriterte prosjektene som forslag til ny byvekstavtale totalt gir rom for avtaleperioden 2019-2029. Det legges til grunn at kostnadene i prosjektporteføljen skal samsvare med inntektene i forslag til ny byvekstavtale og de beregnede bompenginntektene i Prop 11 S. Den videre styringen av prosjektene skal skje i tråd med prinsippene for porteføljestyling, gjennom den årlige behandlingen av handlingsprogrammet til Miljøløftet.

*Vedtak: Sak 3/20-5/20 er en konkretisering av forslaget til ny byvekstavtale, og er en oppfølging av regjeringens bompengavtale. Lokalpolitisk tilslutning må gis innen 1.4.20.*

## **Sak 6/20 Orientering om bilhåndtering etter 2022 og videre planer for Nygårdstangen**

Prosjektsjef Eivind Farestveit Larsen fra Bane NOR presenterte saken i møtet. Bane NOR har utviklet et nytt konsept for Nygårdstangen godsterminal som sikrer håndtering av biler som fraktes på godstog der ut 2024. Prosjektet går ut på å rive bygningsmassen på dagens terminal og legge nye togspor. Dette vil gi minimum 50 % økning i kapasitet og effektivisere terminalen ved at godset kjøres ut suksessivt etter hvert som togene kommer. Prosjektet før til om lag 400 færre passeringer per døgn, mindre trafikkbelastning i morgenrushet og mulighet for bilhåndtering på terminalen under bygging.

Styringsgruppen mener dette er en løsning som svarer svært godt på partenes felles utfordringer ift. håndtering av godstrafikk.

*Vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## **Sak 7/20 Orientering om planarbeidet for Bybanen til Åsane**

Rune Herdlevær fra Bergen kommune presenterte saken i møtet. Bergen kommune regulerer en trase basert på Konsekvensutredningen fra 2013, Bystyrets trasevedtak om Sentrum (Bryggen) og Åsane i 2016 samt Bystyrets trasevedtak om Sandviken og forlenget Fløyfjellstunnel i 2018.

Grunnkalkyle som ble lagt frem i møtet, er basert på Bystyrets vedtak, dvs. trase, holdeplasser etc. Denne sammenhengende traseen er ikke kalkulert tidligere. Kalkylen viser at med P50 er summen 13 mrd. kroner eks. mva. Med en usikkerhet på +/- 25 %, gir dette et spenn fra 10 til 17 mrd. kroner. Se vedlagte for øvrig vedlagte presentasjon.

*Vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## **Sak 8/20 Orientering om status for oppgradering av Fløyfjellstunnelen**

Kjell Erik Myre fra Statens vegvesen presenterte saken i møtet. Statens vegvesen har sett på et prosjekt der man som i et ledd i den forestående tunneloppgraderingen, etablerer et tredje løp i Fløyfjellstunnelen. Tiltaket vil skjerme Bergen sentrum for trafikk, samtidig som det reduserer sårbarheten for vegsystemet i Bergen. Prosjektet må bygges parallelt med Bybanen til Åsane, og Statens vegvesen har foreslått dette inn i kommende NTP. Se for øvrig vedlagte presentasjon.

*Vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## **Sak 9/20 Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene etter 6. april 2019**

Saken ble kun presentert i form av et notat fra Statens vegvesen som var sendt ut på forhånd. I notatet presenteres statistikk for trafikk og inntekt gjennom bomstasjonene i Bergen etter at nye bomstasjoner ble satt i drift 6. april 2019. Tallene er hentet fra det regionale bompengeselskapet Ferde AS. Totalt for perioden treffer trafikkprognosen relativt godt.

*Vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

## **Sak 10/20 Eventuelt**

Ingen saker.



# Miljøløftet

## NOTAT

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi:

## Vedlegg nr. 2

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule / 93053457  
Vår dato: 27.03.2020

## Sak 19/20 Innspill til statsbudsjett 2021 – Miljøløftets Handlingsprogram 2021-2024

*Notatet har tidligere vært sendt ut som Sak 13/20 Handlingsprogram 2021-2024 med hovedvekt på Miljøløftets innspill til statsbudsjett 2021 til møtet som var berammet til fredag 13. mars 2020, men som ble avlyst.*

### Bakgrunn for saken

Sekretariatet legger med dette frem en sak for styringsgruppen om Miljøløftets innspill til statsbudsjett 2021, slik at disse etter vedtak i styringsgruppen kan oversendes til Statens vegvesen innen fristen 15. mars for videre behandling av Staten. Innspillene er tidligere drøftet i Miljøløftets arbeidsutvalg og i AKG.

Når innspillene til statsbudsjett 2021 er behandlet av styringsgruppen, vil sekretariatet gå videre i detaljeringen av Handlingsprogram 2021-2024 for øvrig. Et fullstendig handlingsprogram for 2021-2024 vil bli lagt frem for styringsgruppen til behandling i møtet 24. april. Se for øvrig vedlagt fremdriftsplan for arbeidet med handlingsprogrammet.

Innspillet inneholder også behov for midler fra de nye kommunene i ny byvekstavtale. Denne avtalen er vedtatt av alle lokalpolitisk, men venter på regjeringsbehandling. For disse innspillene tas det forbehold om regjeringsbehandling.

### Innspill til statsbudsjett 2021

Flere av de pågående prosjektene langs riksveg vil ha behov for midler i statsbudsjett 2021. Statens vegvesen er byggherre for disse.

I tillegg har faggruppene og de ulike virksomhetene i Miljøløftet levert flere nye innspill til Handlingsprogram 2021-2024. De nye innspillene er i all hovedsak langs kommunal- og fylkesveg.

Ettersom ny byvekstavtale åpner for at statlige programområdemidler kan brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, er alle de nye innspillene vurdert med tanke på innspill til statsbudsjett 2021. I avtalen forutsettes det at bruken av de statlige programområdemidlene blir avgrenset til investeringer. Staten stiller



dessuten krav om at slike riksvegmidler til fylkes- eller kommunal veg blir vurdert som mer kostnadseffektivt/samfunnsøkonomisk lønnsomt eller gir bedre måloppnåelse, sammenliknet med riksvegtiltak. I tillegg er det et krav fra Staten for innspill til statsbudsjett 2021 at de foreslåtte tiltakene har godkjent reguleringsplan og kan ha byggeplan klar innen juni 2020. De foreslåtte innspillene er derfor også vurdert opp mot disse kriteriene.

Tabellene i notatet viser hvilke prosjekter som er vurdert som aktuelle for innspill til statsbudsjett 2021. Tallene er oppgitt i 1 000 2020kr.

Lenger bak i notatet er oppdaterte prosjektark for prosjektene som foreslås i innspill til statsbudsjett 2021.

Tabell «Innspill til statsbudsjett 2021-oversikt» legger til grunn en finansiering fra programområdemidler på 408 mill. kroner årlig. I tillegg legger partene i Miljøløftet til grunn at det er 216 mill. kroner tilgjengelige programområdemidler overført fra 2019 og 2020 (differansen mellom 408 (ny byvekstavtale) og 300 mill. kroner (eksisterende avtale)). 64,8 mill. kroner er foreslått overført til 2021. Som det fremkommer av overnevnte tabell, vil de foreslåtte tiltakene i denne sak overstige tilgjengelig finansiering med ca. 2,6 mill. kroner. Ettersom programområdemidler er beregnet som et gjennomsnittlig forbruk, kan et noe høyere innspill for 2021 korrigeres i resterende avtaleperiode.

Når det gjelder Bybanen, vil innspill til statsbudsjett 2021 her være i tråd med det som er angitt i gjeldende handlingsprogram 2020-2023. Dette prosjektet fremkommer ikke i tabellene i dette notatet, men vi bli omtalt i Handlingsprogram 2021-2024 som skal behandles av styringsgruppen i møtet 24. april.

## Innspill til Statsbudsjett 2021 – Eksisterende prosjekt på riksveg

Eksisterende prosjekt på riksveg	Total prosjekt-kostnad (i 2020 kr)	Innspill statsbudsjett 2021	Byggherre	Plan-avklart	Byggeplan juni 2020	Kommentar
<b>Gange, sykkel og trafikksikkerhet</b>						
5.1.03 E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg, delstr. 6	100 000	27 000	SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er i samsvar med alternativ 2 i sentrumsgruppens presentasjon for AKG 6. mars 2020. Sykkelveg fremfor sykkelfelt. Innspillet er ca. 32,6 mill. lavere for 2021 sammenlignet med vedtatt HP2020-2023. Total prosjektkostnad er 12 mill. lavere.
5.1.04 E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5	920 399	232 332	Bybanen Utbygging for SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er i samsvar med vedtatt HP2020-2023.
5.1.05 E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	198 469	20 000	SVV	ja	Pågående prosjekt	Som følge av forsinket oppstart, er innspill til statsbudsjett 2021 lavere enn vedtatt HP2020-2023, men total prosjektkostnad er uendret.
5.1.09 E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	105 700	22 000	Bybanen Utbygging for SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er 22 mill. høyere enn vedtatt HP2020-2023. Økningen i 2021 er lik økningen på total prosjektkostnad og skyldes økte utgifter til grunnerv.
5.1.10 E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	71 851	14 392	SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er i samsvar med vedtatt HP2020-2023.
5.1.17 Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	145 725	15 831	SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er i samsvar med vedtatt HP2020-2023.
<b>Kollektiv</b>						
5.2.13 E16 Olav Kyrresgate	112 877	9 252	SVV	ja	Pågående prosjekt	Innspill til statsbudsjett 2021 er i samsvar med vedtatt HP2020-2023.
<b>SUM eksisterende prosjekt på riksveg</b>	<b>1 655 021</b>	<b>340 807</b>				

## Innspill til Statsbudsjett 2021 – Nye prosjekt Bergen

Nye prosjekt Bergen	Total prosjekt-kostnad (i 2020 kr)	Innspill statsbudsjett 2021	Bygg-herre	Plan-avklart	Byggeplan juni 2020	Kommentar
<b>Sentrum og knutepunktutvikling</b>						
5.3.01 Infrastruktur Paradis	180 000	35 100	VLFK	ja	Pågående prosjekt	Prosjektet har tidligere vært finansiert med midler fra fylkeskommunens andel i Miljøløftet og eksterne bidrag. Når det nå åpnes for at statlige programrådemidler kan brukes på fylkesveg, foreslås det å flytte dette prosjektet over til denne finansieringskilden. Prosjektet innebærer satsing på gange, sykling og kollektiv og øker måloppnåelsen i avtalen. Det vurderes å være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Innspill til statsbudsjett 2021 er ca. 18 mill. høyere for 2021 sammenlignet med vedtatt HP2020-2023. Total prosjektkostnad har økt fra ca. 139 mill. til 180 mill. Tiltaket skal fortsatt delvis finansieres gjennom eksterne bidrag. For perioden 2021-2023 er det lagt inn forventning om 6,9 mill. årlig i eksterne bidrag.
<b>Gange, sykkel og trafiksikkerhet</b>						
Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg	110 000	20 000	VLFK	ja	ja	Prosjektet ligger langs fylkesveg i et område som ikke har tilbud til gående og syklende i dag, og i en bydel der flere tiltak for myke trafikanter er etterspurt. Prosjektet innebærer etablering av gang- og sykkelveg og mindre oppgradering av kjørevegen for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Det er behov for å endre løsning ut fra hensyn til TS, etablering av tilbud for gående og syklende på strekningen mellom Alvøen og Myraskjenet. Strekningen er lokalrute i Sykkelstrategi for Bergen. Tiltaket skal gi en trafiksikker løsning for alle trafikantgrupper og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister.
<b>SUM nye prosjekt Bergen</b>	<b>290 000</b>	<b>55 100</b>				

## Innspill til Statsbudsjett 2021 – Nye kommuner

Prosjekt nye kommuner	Total prosjekt-kostnad (i 2020 kr)	Innspill statsbudsjett 2021	Byggherre	Plan-avklart	Byggeplan juni 2020	Kommentar
<b>Gange, sykkel og trafiksikkerhet</b>						
Kvernhusdalen	14 000	4 000	Askøy kommune	ja	ja	Prosjektet innebærer etablering av gang- og sykkelveg langs en kommunal veg. Vegen er skoleveg til Kleppe skole og veg til Askøy senter, det er større boligfelt langs vegen. Tiltaket vil medføre at en får et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Juvik til Strusshamn, samt et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud. Tiltaket er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppstø til Ravnanger. Tiltaket bedrer forholdene for gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud.
Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	46 000	23 000	Askøy kommune/VLFK	ja	ja	Prosjektet ligger langs fylkesveg i et område bestående av idrettsanlegg, skoler, helsetjenester og kultursal under utbygging. Prosjektet innebærer etablering av ny trafiksikker infrastruktur ved å stenge eksisterende avkjørsler, etablere ny avkjørsel, etablere gang og sykkelveg/fortau og ny bussholdeplass. Tiltaket bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som en begrenser parkeringsmulighetene i området.
Fv. 404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås) (Fv. 5476 i Alver)	27 500	27 500	VLFK	ja	ja	Prosjektet ligger langs fylkesveg og er del av skoleveg. Prosjektet innebærer å oppgradere og utbedre fylkesvegen med fortau, utvide kjøreveg og forbedre avkjørsler på et kort, men særlig farlig strekk. Tiltaket bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, samt øker trafiksikkerheten. Gange og sykkeltilbudet kan kobles mot regionsenteret Knarvik og bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av Alver kommune.
Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.	4 000	4 000	Alver kommune	ja	ja	Prosjektet innebærer å etablere et bedre og mer trafiksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende mellom Helsehuset og Såtabu-området. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Prosjektet vil også drenere området for den fremtidige undergangen under E39 ved Stallane, som vil bli bygget i regi av Nh. pakken de nærmeste årene. Samlet vil prosjektet bidra til et trafiksikkert og godt g/s-tilbud i området, særlig vedr. myke trafikanter til/fra nye Knarvik barneskole. Tiltaket vil bidra til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet ved at en bedrer forholdene for gående og syklende internt i Knarvik.
Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.	10 000	10 000	VLFK og Alver kommune	ja	ja	Prosjektet innebærer ombygging og oppgradering av flomsystemet i Knarvikbyen. Grunnlag for etablering av overflater med allmenninger, veger, g/s-veger og turveger. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Del av totalprosjektet med Knarvikbyen, men dekkes ikke av Nh.pakken eller VA-midler. Prosjektet vil bidra til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet.
Kulvert og busstopp - Idrettsvegen	10 000	10 000	Øygarden kommune	ja	ja	Prosjektet ligger langs kommunal veg og består i å etablere kulvert med tilkomst og busstopp. Tiltaket vil øke trafiksikkerhet for myke trafikanter og tilrettelegge busstopp for et stort idrettsområde, industriområde samt en barne- og ungdomsskole. Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende og kollektivtrafikken. Prosjektet vil kunne bidra med å overføre reiser fra personbil til disse transportformene.
Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume	61 000	1 000	Øygarden kommune	ja	ja	Prosjektet ligger langs kommunal veg (Grønomyrsvegen) og innebærer opprusting av sentrumsgate med gang og sykkelveg som grenser til gatetun/allmenning, samt trafiksikkerhetstiltak. Grønomyrsvegen fører gående og syklende til kollektiv terminalen i nord, og vil etter Sotramsambandet er ferdigstilt henge sammen med g/s-systemet inn mot ny terminal og ny videregående skole i nord. Gaten utgjør videre en viktig del av aksen nord – sør som forbinder skole- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen. Tiltaket vil blant annet bidra til å bedre framkommeligheten til syklende og gående, øke trafiksikkerheten for fotgjengere inn mot kollektivknutepunkt, og kunne bidra til å overføre fra bil til buss.
<b>SUM nye kommuner</b>	<b>172 500</b>	<b>79 500</b>				

## Innspill til Statsbudsjett 2021 – oversikt

Innspill til statsbudsjettet	Total prosjekt-kostnad (i 2020 kr)	Innspill statsbudsjett 2021
SUM eksisterende prosjekt på riksveg	1 655 021	340 807
SUM nye prosjekt Bergen	290 000	55 100
SUM nye kommuner	172 500	79 500
<b>SUM alle prosjekt</b>	<b>2 117 521</b>	<b>475 407</b>
<b>Finansiering byvektsavtalen</b>		<b>2021</b>
Programområde-midler (årlig gjennomsnitt)		408 000
Overførte ubrukte programområdemidler fra 2019 og 2020 til 2021		64 800
<b>Sum tilgjengelig finansiering</b>		<b>472 800</b>
<b>Differanse</b>		<b>-2 607</b>

### Videre prosess

Når det gjelder arbeidet med rulleringen av handlingsprogrammet for øvrig, viser vi til den vedlagte fremdriftsplanen. Detaljene i hele handlingsprogrammet vil bli gjennomgått i Miljøløftets arbeidsutvalg 17. og 31. mars, samt i AKG 16. april, før endelig versjon legges frem for styringsgruppen i møtet 24. april.

### Forslag til vedtak

Miljøløftets innspill til statsbudsjett 2021 oversendes Staten via Statens vegvesen for videre behandling.

## Eksisterende prosjekt på riksveg

### Gange, sykling og trafikksikkerhet

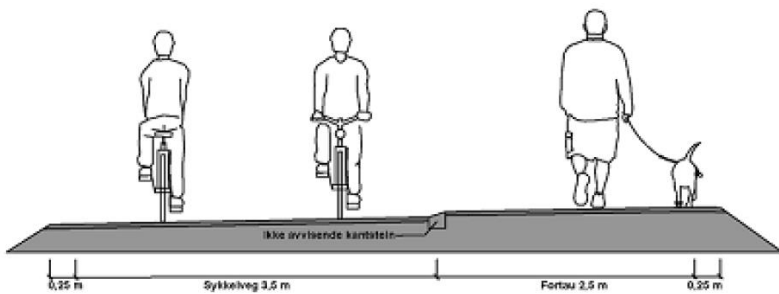
Prosjektark Miljøløftet		
Prosjektnavn	E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Bergenhus	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	E39 Sykkelstamveg Bradbenken- Sandvikstorget. Parsellen går fra Bradbenken til Sandvikstorget og binder sammen hovedsykkeltilbudet for E39 gjennom Bergen sentrum. Prosjektet vil gi et sammenhengende gang- og sykkeltilbud inn mot Bergen sentrum nord.	
Formålet med prosjektet	Prosjektet vil gi et vesentlig forbedret tilbud til svært mange gående og syklende, og er derfor vurdert til å ha høy måloppnåelse.	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre trafikksikkerhet</li> <li>• Tiltaket gir et oppgradert tilbud for gående syklende og gir disse transportgruppene et mer attraktivt og trafikksikkert tilbud.</li> <li>• Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående og syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene.</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensning</li> <li>• Økt trygghetsfølelse for syklister og gående</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektet er forankret i det overordnende målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen.</li> <li>• Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet?</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</i></li> </ul> </li> <li>• Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående og syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.</li> </ul>
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	<p><i>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</i></p> <p>Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående og syklende, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.</p> <p>En foreløpig vurdering tilsier høy nytte basert på forventet økt trafikkmengde som gående og syklende og økt trafikksikkerhet – trygghetsfølelse .</p> <p>Det vurderes om det skal gjøres en egen kost/nytte vurdering.</p>	
		<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>

Disponibele midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		100 000	2 000	6 000	27 000	65 000		
Finansieringskilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i> Statlig programområdet							
Prosjektet som del av helhet	<i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i> Byggeplan for tilstøtende prosjekt ved Gjensidige er klar for utlysning. Det vil ikke være hensiktsmessig å slå disse prosjektene sammen da, det vil forsinke byggestart for Gjensidige krysset vesentlig.							
Plan- og eiendomsstatus	<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i> Baserer seg på fagnotat og forprosjekt. Det er utarbeidet foreløpig byggeplan, men det gjenstår en del detaljering og prosessbeskrivelse. Ikke behov for grunnnerv.							
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i> Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.							
Gjennomføringsplan	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i> 2020: prosjektering 2021: utlysning / bygging 2022: bygging / ferdigstilling							

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4)						
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafikksikkerhet						
Byggherre		Bybanen Utbygging for Statens vegvesen						
Bydel		Årstad						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Parsellen går fra Kristianborg – Bergen sentrum og er et svært viktig tilbud for å binde sammen gående og syklende på strekningen sentrum – Møllendal - Kronstad - Mindemyren.						
Formålet med prosjektet		Dette prosjektet vil gi en høykvalitets sykkelveg og et nytt gangtilbud på strekningen, og vil betjene Høyskolen på Kronstad og Haukeland sykehus, i tillegg til Møllendal og Bergen sentrum. Prosjektet bygges parallelt med Bybanen B4 Sentrum – Fyllingsdalen.						
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komplementere kollektiv transport</li> <li>Bedre folkehelsen</li> <li>Tiltrekke nye syklist</li> </ul>						
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere køer og luftforurensning</li> </ul>						
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale). <ul style="list-style-type: none"> <li>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</li> </ul> </li> </ul>						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet? <ul style="list-style-type: none"> <li>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</li> </ul> </li> </ul>						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.						
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		920 399	192 563	264 200	232 332	231 304		
	Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
Prosjektet som del av helhet		Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?						

Plan- og eiendomsstatus	<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i>
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i>
Gjennomføringsplan	Bygges av Bybanen utbygging sammen med Bybanen. Skal være ferdig i 2022.



<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Fana	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen går fra Lagunen til Nesttun og vil binde disse to bydelssentrene sammen med en høykvalitets sykkelveg.</p> <p>På strekningen skal det etableres sykkelveg med fortau, for å separere ulike trafikantgrupper. Dette gir bedre fremkommelighet, trygghet og komfort for både gående og syklende. Sykkelvegen skal ha en bredde på 3,5 meter, og fortauet skal ha en bredde på 2,5 meter. Skulder og grøft kommer i tillegg. Total asfaltert bredde blir 6,5 meter. Adkomstkjøring på traséen skal fjernes, og nye adkomster etableres. Strekningen er ca 2,5 km lang.</p>  <p style="text-align: center;">Normalprofil for sykkelveg med fortau. Illustrasjon: Vermund Kjærefjord, SVV</p>	
Formålet med prosjektet	<p>Hovedformålet er å etablere en sammenhengende stamsykelvei fra Apeltunvannet til Skjold som delstrekning 2 av sykkelstamveg Bergen. Strekningen fra Fana Blikk til Nesttun har pr i dag gang- og sykkelvei, men ikke godkjent standard for stamsykelvei. Strekningen har også flere farlige kryssinger. Fra Apeltunvannet til Fana Blikk er det ikke sykkelveg pr. i dag. For å unngå kryssing av bilveg på denne strekningen, er det planlagt bro rett før Fana Blikk ved Skjoldstølen.</p> <p>Prosjektet vil dermed gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på strekningen.</p>	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Gjøre det attraktivt å sykle i Bergen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensning</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale).</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</i></li> </ul> </li> </ul>

	og planverk															
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet? <ul style="list-style-type: none"> <li>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</li> </ul> </li> </ul>														
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.														
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Total kostnad</th> <th>Påløpt hittil</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>198 469</td> <td>34 229</td> <td>34 300</td> <td>20 000</td> <td>75 000</td> <td>34 940</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	198 469	34 229	34 300	20 000	75 000	34 940	
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024									
	198 469	34 229	34 300	20 000	75 000	34 940										
Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.															
Prosjektet som del av helhet	Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?															
Plan- og eiendomsstatus		<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <p>Det er svært utfordrende å få gjennomført grunnverv i området. Grunn skal være ervervet før utlysning av utbyggingsentreprisen.</p>														
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		<p>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</p> <p>Byggherren vurderer at vi har tilstrekkelig ressurser for gjennomføring av prosjektet i henhold til planen.</p>														
Gjennomføringsplan		<p>Tentativ gjennomføringsplan</p> <p>Prosjektet prosjekteres i 2019 og deler av 2020. Det er planlagt å lyse ut kontrakten sensommeren 2020 og med fysisk oppstart i slutten av 2020. Det er forventet en byggetid på ca 2 år.</p>														

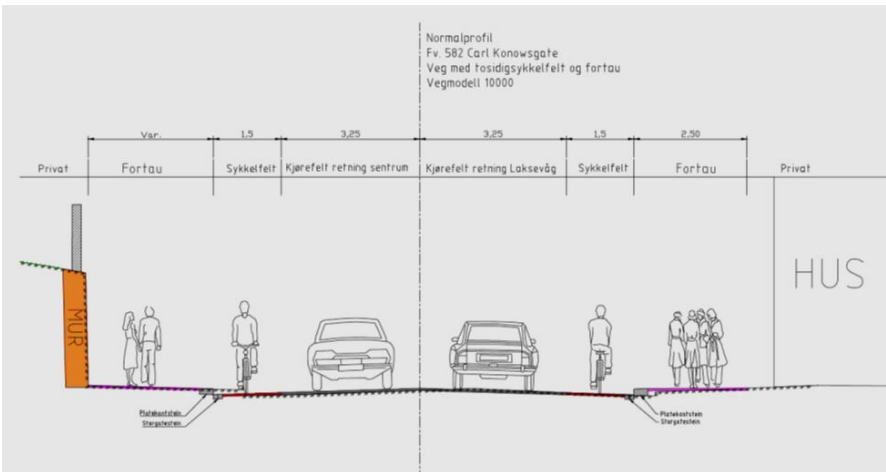
<b>Prosjektark Miljøloftet</b>		
Prosjektnavn	E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet	
Byggherre	Bybanen Utbygging	
Bydel	Årstad	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen går fra Minde Allé til Fabrikkgaten og gjelder etablering av sykkelveg med fortau på strekningen. Tiltaket bygges av Bybanen Utbygging samtidig med utbygging av Bybanen i området.</p> <p>Strekningen er ventet å få en vesentlig trafikkvekst som resultat av at en større andel av trafikken skal tas med gange, sykkel eller kollektivtrafikk, og høyeste standard i N100 for gang- og sykkelveger skal legges til grunn. Det etableres dermed 4 m sykkelfelt, 2,5 fortau og 0,25 grøft på begge sider.</p> <p>Deler av traseen går i kulvert under Minde Alle.</p>	
Formålet med prosjektet	<p>Gi en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående i området.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt trafikksikkerhet for alle trafikanter</li> <li>• Økt antall gående og syklende</li> <li>• Økt fremkommelighet for syklist</li> <li>• God tilrettelegging for gående og syklende til/fra Fana/Årstad og Mindemyren og Bergen sentrum.</li> <li>• Prosjektet er et av flere infrastrukturtiltak som skal føre til at all vekst i persontransporten tas med gange-, sykkel og kollektivtrafikk, samt bidra til at sykkelandelen i Bergen skal stige til 10 %.</li> </ul>	
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklist</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensning</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale).</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</i></li> </ul> </li> </ul> <p>Plangrunnlaget for fremtidig sykkelstamveg fra sør (EG 39) på strekningen Minde Allé-Fabrikkgaten inngår nå i tre ulike reguleringsplaner.</p> <p>De aktuelle planene som regulerer sykkelvegen på strekningen er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bybanen B4, delstrekning Mindemyren (ID: 64860000)</li> <li>• Områdeplan for Mindemyren (ID: 61140000)</li> <li>• Reguleringsplan for fv. 253 gs-veg Minde Allé – Fabrikkgaten (ID: 19400000).</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet?</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</i></li> </ul> </li> </ul>
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.	

Disponi ble midler	Kostnad	<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		105 700	57 700	26 000	22 000			
	Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
	Prosjektet som del av helhet	<i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i>						
Plan- og eiendomsstatus		<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i>						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i> Prosjektet bygges av Bybanen Utbygging sammen med bygging av Bybanen						
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i> Deler av strekningen ble opparbeidet i 2018 og en del av denne er midlertidig frem til utbygging av Bybanen. Hele strekningen skal være ferdig når Bybanen utbygging er ferdig med sin utbygging i området i 2022.						

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafiksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Bergenhus	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag og binder sammen hovedsykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger langs fylkesveg, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnellen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt.</p> <p>Prosjektet innebærer gravearbeider mot reperbanen (kulturminne) og må utføres i henhold til beskrivelse fra Byantikvar.</p> <p>Det er viktig at det koordineres mellom prosjektet og prosjekt med oppgradering av Munkebotntunnellen.</p> <p>Prosjektet må sørge for at trafikken til enhver tid kan passere på strekningen (omkjøringsvei for fløyfjellstunnellen).</p>	
Formålet med prosjektet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektet skal bidra til økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper på strekningen</li> <li>• Bedre situasjonen for syklister og gående med adskilt tilbud og hovedsykkelrute</li> <li>• Skape trafiksikre krysningpunkt og redusere ulykkesfrekvens</li> <li>• Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk</li> </ul>	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</li> <li>• Økt trafiksikkerhet</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensning</li> </ul>



	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale). <ul style="list-style-type: none"> <li>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</li> </ul> </li> </ul>						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet? <ul style="list-style-type: none"> <li>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</li> </ul> </li> </ul>						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.						
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
	71 851	25 559	31 900	14 392				
	Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
	Prosjektet som del av helhet	Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?						
Plan- og eiendomsstatus		Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet Byggherren forventes å ha tilstrekkelig ressurser til gjennomføringen						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring. Grunnerverv skal være ferdigstilt før utlysning av kontrakt						
Gjennomføringsplan		Tentativ gjennomføringsplan Konkurransgrunnlaget er klar for utlysning våren 2020. Fysisk oppstart forventes sensommer 2020. Byggetid ca 1,5 år.						

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Laksevåg	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelfelt og fortau langs Fv 582, Kringsjøvegen/ Carl Konows gate mellom Fyllingsvegen og Gyldenpriskrysset. Det etableres også nytt tilbud for gående og syklende opp mot Puddefjordsbroen og kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset mot sentrum.</p> <p>Det etableres belynings- og signalanlegg og man oppgraderer eksisterende sykkelfelt fra Danmarks plass til Kringsjøvegen med rødt dekke.</p> <p>I forbindelse med arbeidene er det behov for riving av et bolighus i Carl Konows gate 5 og flytting av trafo for BKK i Carl Konows gate.</p> <p>Nytt profil for Carl Konows gate:</p>  <p>For å unngå at to byggherrer utfører arbeid i samme område (omtrent) samtidig og for å rekke oppstart av Trolley 2020 er etablering av fundament og master for Trolley 2020 med i samme entrepris. I tillegg etableres endeholdeplass på Lyngbø og Birkelundstoppen. Det har også vært hensiktsmessig å ta med etablering av ensidig fortau i Fyllingsvegen i samme kontrakt.</p> <p>På vegne av Bergen kommune VA-etaten oppgraderes kommunale ledninger i området. Kostnader for dette fakturerer ENT rett til Bergen kommune VA-etaten. BK-VA sin andel av felleskostnadene blir viderefakturert fra SVV.</p>	
Formålet med prosjektet	<p>Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere.</p> <p>Prosjektet skal koble sammen hovedsykkelrutene Laksevågruten og Fyllingsdalsruten mot sentrum i Gyldenpriskrysset ved å etablere en sammenhengende sykkelvei fra Kringsjøveien til Michael Krohns gate</p>	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</li> <li>• Økt trafikksikkerhet</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensning</li> <li>• Triveligere gate med mer plass til mennesker</li> </ul>

	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale).</li> </ul> <p>I forbindelse med Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 ble det utarbeidet et forprosjekt der en så på mulighetene for å etablere en sammenhengende og attraktiv sykkeltrase mellom Bergen vest og sentrum. Samtidig så man på løsninger for å bedre forholdene for syklistene på Gyldenpris samt tiltak for å forbedre tilbudet for gående og kollektivreisende. Forprosjektet konkluderte med at det er mulig å binde sammen eksisterende sykkelnett i Kringsjåvegen med sykkelnettene i Michael Krohns gate. En sammenkobling mellom disse områdene er viktig for å oppnå en sammenhengende og foretrukket trase. Reguleringsplan for tiltaket ble vedtatt 21.06.2017 (PlanId: 63270000)</p>						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivarettatt i prosjektet? <ul style="list-style-type: none"> <li>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</li> </ul> </li> </ul> <p>I tillegg til etablering av tosidig sykkelnett og fortau etableres kollektivnett gjennom Gyldenpriskrysset.</p>						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.						
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
	145 725	27 394	102 500	15 831				
	Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
	Prosjektet som del av helhet	<p>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</p> <p>Dette prosjektet gjennomføres i samme entrepris som «Endepunkt Trolley» og Fyllingsvegen. I tillegg etableres på vegne av BU fundamenter og trolleymaster for Trolley 2020 på strekningen. For Bergen kommune VA-etaten utføres utskifting av VA-ledninger. Dette gir gevinster i forhold til byggherrens ressurser og trolig på priser for arbeidene.</p>						
Plan- og eiendomsstatus		<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <p>Grunnerverv er avklart for arbeidene i Carl Konows gate/Gyldenpriskrysset</p>						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		<p>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</p> <p>Prosjektet har tilstrekkelige ressurser til gjennomføringen ved hjelp av egne og innleide ressurser.</p>						
Gjennomføringsplan		<p>Entreprisen var planlagt med oppstart i april 2019 i samband med omleggingen av kollektivtrafikken i området. Kontrakt ble først inngått med entreprenør (HGT) i juni 2019. Med bakgrunn i manglende avklaring av arbeidsgrunnlag (plassering av master og type fundament fra BU mm) ble fysisk oppstart først i august 2019.</p> <p>Prosjektet møtte noen utfordringer i oppstarten og prosjektet må være ferdig til oppstart av Trolleybussen 1.12.2020. Derfor ble det desember 2019 bestilt forsering fra ENT. Carl Konows gate ble helt stengt 13.01 og gir ENT mulighet til å effektivisere arbeidet i tillegg til at man setter på mer ressurser. Arbeidene i Carl Konow gate skal være ferdig i november 2020. Arbeid i Fyllingsvegen ferdigstilles våren 2021. Sluttoppgjør behandles i 2021.</p>						



## Kollektivtiltak

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	E16 Olav Kyrres gate
Tiltaksområde	Kollektivtiltak
Byggherre	Statens vegvesen
Bydel	Bergenhus
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Oppgradering av sentrumsterminalen Olav Kyrresgate. Fv 585 /E16 Olav Kyrres gate ligger i sentrum, og er en av de tyngste kollektivtraseene i Bergen. Hovedgrepet i tiltaket er å omprioritere areal fra kjørefelt til fortau og passasjerareal, øke attraktiviteten for de gående, og gjøre publikumstilbudet universelt utformet. 23. april 2019 stenges gaten for trafikk og midlertidige holdeplasser er klar til bruk. Etter planen åpnes gaten til bruk i november 2020.</p> <p>E16 Olav Kyrres gate ligger sentralt i Bergen sentrum og er en av de viktigste kollektivtraseene i Bergen, med over 1000 bussavganger per dag. Gaten er en del av Sentrumsterminalen, er en sentral kollektivtrase og skal oppgraderes for å tilfredsstille kravene til kollektivtrafikk, gående og universell utforming.</p> <p>I forkant av stenging av Olav Kyrres gate skal det etableres midlertidige trafikkregulerende tiltak i kryss, nye busstraseer, midlertidige- og permanente holdeplasser for buss i rute, samt midlertidige holdeplasser for flybuss, buss til Ulriken m.fl. i øvrige gater i sentrum. Det blir etablert midlertidige traseer for varelevering til butikkene i Olav Kyrres gate. Høyresvingefelt i J.O.Brocksgate er forlenges midlertidig med ca.75m.</p> <p>Etter at Olav Kyrres gate er ferdig rustet opp og tatt i bruk, skal midlertidige tiltak på - og langs øvrige gater i sentrum fjernes.</p> <p>Olav Kyrres gate er ca 380m lang og gatens profil endres noe i forhold til i dag. Deler av dagens kjørebane bygges om til nye holdeplasser for kollektiv og fortau utvides. Det skal også legges ned rullevennlig dekke i ca 1,5m bredde gjennom gaten (i side mot byparken).</p> <p>Det er svært utfordrende grunnforhold i deler av gaten. I utgangspunktet skulle overbygning i Olav Kyrres gate skiftes ut i ca 1meters dybde. Det ble i forbindelse med prosjekteringen gjennomført georadarmålinger og graveprøver. Disse undersøkelsene gav ikke gode nok svar og det ble anbefalt å utføre ytterligere geotekniske undersøkelser undervegs i byggeperioden når man hadde åpen byggegrop. Det var først da gaten ble stengt nye totalsonderinger og grunnboringer kunne bli utført etter aksept og vedtak fra Riksantikvar og kun i samråd med NIKU. Disse supplerende undersøkelsene viste svært dårlige grunnforhold og viser opp til 5 m tykt lag med humusholdige masser. Humusholdige masser er kompressibelt materiale som kan gi setningsskader. Konklusjonen var da at det var behov for å gjøre forsterkninger av grunnen.</p> <p>Det ble gjort vurderinger av hvilken metode som var best egnet og det ble konkludert med at jetpeling og drengbetong ville være den beste løsningen for å hindre at setningsskader ville oppstå på nytt. Dette er et tilleggsarbeid i forhold til opprinnelig kontrakt og gir lenger byggetid enn planlagt.</p> <p>I samarbeid BIR Nett AS skal det etablere nytt bosnettsystem med nedkastpunkter ved nye holdeplasser i Olav Kyrres gate, samtidig som gaten rustes opp. Fortau og møbleringssoner rustes opp med ny skifer, nye busskur designet for gaten samt billettsystem, sanntid- og annet informasjonsmateriell.</p>

		<p>Eksisterende trær skal tas opp og mellomlagres. Trærne tilbakeføres til nye møbleringssoner i fortauene. Dagens platekanstein, annen naturstein og brosteinsdekke (storgatestein) gjenbrukes så langt det er mulig. Kunstverk i dagens fortau fjernes og erstattes med tykkere natursteinsfliser satt etter kunstnerens gamle tegninger, tilpasset gatens nye profil.</p>					
Formålet med prosjektet		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektet skal forbedre sentrumsterminalen Olav Kyrres gate.</li> <li>• Prosjektet skal bidra til en effektiv og trygg avvikling av kollektivtrafikken</li> <li>• Prosjektet skal bedre forholdene for fotgjengere</li> <li>• Prosjektet skal gjøre krysningspunkt i gaten mer trafiksikre</li> <li>• Prosjektet skal sørge for universell utforming for kollektivreisende med trinnfri adkomst</li> <li>• Prosjektet skal bedre forhold for gående ved å utvide gangareal</li> </ul>					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Styrke konkurransevne for kollektivtransport</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusert kø</li> <li>• Redusert luftforurensing</li> <li>• Triveligere byrom</li> </ul>					
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale).</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</i></li> </ul> </li> </ul>					
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet?</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <i>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</i></li> </ul> </li> </ul>					
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.					
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler					
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023
	112 877	39 925	63 700	9 252			
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	<p><b>Prosjektet som del av helhet</b></p>	<p><i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i></p> <p>Entreprisen omfatter kun E16 Olav Kyrres gate samt tiltak andre steder i sentrum for å få gjennomført omlegging av kollektivtrafikken når gaten stenges for opprustning. I tillegg etableres bossnettsystem for BIR og det skiftes ut VA-ledninger for Bergen kommune VA-etaten.</p>
<p><b>Plan- og eiendomsstatus</b></p>	<p><i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i></p> <p>Grunnerverv er avklart for prosjektet</p>	
<p><b>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</b></p>	<p><i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i></p> <p>Byggherren har tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre prosjektet.</p>	
<p><b>Gjennomføringsplan</b></p>	<p>Prosjektet startet med forberedende tiltak før gaten ble stengt og kollektivtrafikken ble lagt om 23.april 2019. Den opprinnelige planen var at gaten igjen skulle åpnes for trafikk mai 2020. Pga forhold i grunnen er åpning av gaten forsinket og planlagt til november 2020.</p>	

## Nye prosjekt i Bergen

### Sentrums – og knutepunktutvikling

<b>Prosjektark Miljøløftet – Tunvegen- Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg</b>	
Prosjektnavn	Paradis; Gang, sykkel og trafiksikkerhet og kollektiv
Tiltaksområde	<p>Trafiksikkerhetstiltak, og gang/sykkeltiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etablering av trase fra Tunvegen- Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg</li> </ul> <p>Kollektivtrafikk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Styrking av kollektivtrafikken gjennom tilrettelegging for utbygging av fortetningsområde/bybanestopp Paradis</li> </ul>
Byggherre	Vestland fylkeskommune
Bydel	Fana
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Som ledd i den fortettende utbyggingen av området skal eksisterende infrastruktur justeres og utvides slik at det kan legges til rette for gode og trafiksikre løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen i området. Gang- og sykkeltilbudet fra Statsminister Michelsens veg til Tunvegen oppgraderes og det etableres en ny forbindelse for myke trafikanter mellom Tunvegen og Jacob Kjødesveg. Det skal etableres en 40m lang ny gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanespolet. (Broen er godkjent i Vegdirektoratet). Dette bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet. Bussholdeplasser ved Paradis skole blir oppgradert. Prosjektet vil forbedre trafiksituasjonen ved Paradis skole, og det blir etablert sikre krysningspunkt for myke trafikanter i prosjektet</p>
Formålet med prosjektet	<p><i>Bakgrunn</i></p> <p>Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortetningsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir planen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken.</p> <p>I områdeplanen er det lagt opp til at det skal bygges ut 600 boliger, og ca. 20 000/m2 næringsareal. Rekkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Området er i dag under utbygging på S5, S10 og BB3, bilde 1 og 2 (S5). Disse boligene er klare i løpet av 2020, og med innflytting av de første leilighetene til våren 2020. I områdene S1 og BB1 pågår det planprosesser. Området har stor gjennomgående trafikk.</p> <p>Paradis skole har i underkant av 500 barneskolelever (1. – 7. klasse), og mange av disse kommer fra Paradis og tilgrensende områder. Området har et lite tilrettelagt tilbud for gående og syklende, og spesielt til/fra skolen. Et av hovedformålene med tiltaket er å bedre forholdet for disse brukergruppene</p> <p>Utbyggingsaktiviteten antas å fortsette de nærmeste årene. I styringsgruppen for Bergensprogrammet ble det 12. juni 2015, besluttet å legge til grunn 50% finansiering fra Bergensprogrammet til utbyggingen av den fylkeskommunale infrastrukturen i området, sett over hele utbyggingsperioden for all infrastruktur. Resten skulle finansieres gjennom bruk av utbyggingsavtaler, se også sak 25-18 til Miljøløftet/AKG.</p> <p>I 2014 gjennomførte SVV et anslagsseminar (datert 28. oktober 2014) for å beregne kostnadene ved utbyggingen av den offentlige infrastrukturen. Kostnaden ble samlet anslått til kr. 280 mill (eks. mva) Denne summen er senere lagt til grunn for de utbyggingsavtaler som er inngått.</p>

	<p><i>Status</i></p> <p><i>Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har siden 2014 arbeidet med å få klargjort den offentlige infrastrukturen for bygging. Byggetrinn 1 var opprinnelig strekningen Tunesvegen – Jacob Kjødesvei, og med bro over Nesttunveien (Fv 582). I løpet av prosjektperioden fant en derfor det sterkt ønskelig å forlenge strekningen helt ned til Paradis skole, ved utbedring av Christian Michelsensvei. Rød markering i kartet viser hele strekningen.</i></p> <p><i>Strekningen er prioritert fordi den er et viktig hovedgrep – og trase i områdeplanen for å oppnå trafiksikre løsninger for myke trafikanter, herunder tilrettelegge for god adkomst til bybanestoppet. Spesielt viktig er det å få etablert sikker og god gangvei i den perioden hvor området bygges ut. Utbyggingen legger også til rette for bruk av sykkel og annen mikrotransport. Deler av strekningen er en allmenning. Det er en grunnleggende ambisjon i alle fortetningsområder om å fortette med kvalitet. Dette er lagt til grunn ved valg av løsninger for infrastrukturen på Paradis.</i></p> <p><i>Strekningen er ferdig prosjektert. Det er foretatt mange erverv, og noen er i slutfasen. Ingen av de nå pågående ervervsprosesser er strengt nødvendig for å gjennomføre prosjektet, men gir grunnlag for bedre løsninger. Prosjektet kan legges ut for anbud før påske 2020, og med fysisk oppstart høsten 2020.</i></p> <p><i>Med utgangspunkt i kostnadsanslaget fra 2014 var strekningen som nå er prosjektert anslått til i underkant av 140 mill. (inkl. mva). Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag viser at hele strekningen har en kostnad på kr. 180 mill (inkl. mva). Dette er ca 40 mill høyere enn det opprinnelige kostnadsanslaget viser. Hovedårsaken til dette er avklaringer og prosjektering av detaljer som følge av ny pågående reguleringsplan for deler av strekningen, undervurderte kostnader ift grunnverv og grunnforhold samt kompleksitet ved å bygge nært andre pågående byggeaktiviteter.</i></p> <p><i>Det er ønskelig å gjennomføre hele prosjektet for å både sikre en god helhetlig tilnærming, og en rasjonell anleggsgjennomføring.</i></p>
Målopp-fyllelse	<p><b>Primærkriterier</b></p> <p><i>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</i></p> <p><i>Løsningene i Miljøløftet skal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.</i></li> <li>• <i>Legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.</i></li> </ul> <p><i>Prosjektet bidrar til:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten</i></li> <li>• <i>Å sikre god gang/sykeladkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</i></li> <li>• <i>Å få tilpassete løsninger for næringstransportens behov i området</i></li> <li>• <i>Å styrke grunnlaget for kollektivtrafikken</i></li> <li>• <i>Tiltaket inngår i et prioritert fortetningsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/ utviklingen av området, slik rekkefølgebestemmelsene i planen forutsetter.</i></li> </ul> <p><i>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafiksikring</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Tiltaket vil gi et vesentlig mer trafiksikkert tilbud for myke trafikanter</i></li> </ul> <p><b>Støttekriterier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Tiltaket gir en attraktiv, god og sikker gang- og sykkelvei og legger således godt til rette for økt bruk</i></li> <li>• <i>Tiltaket legger til rette for en rask vei til og fra skolen, og reduserer gjennomsnittsavstandene for de fleste</i></li> <li>• <i>Tiltaket gir lett adkomst til og fra skole, samt dagligvarebutikker i området. Dette legger til rette for redusert personbiltrafikk</i></li> </ul> <p><b>Prosjektets forhold til øvrige mål</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv,</i></li> <li>• <i>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport,</i></li> </ul>

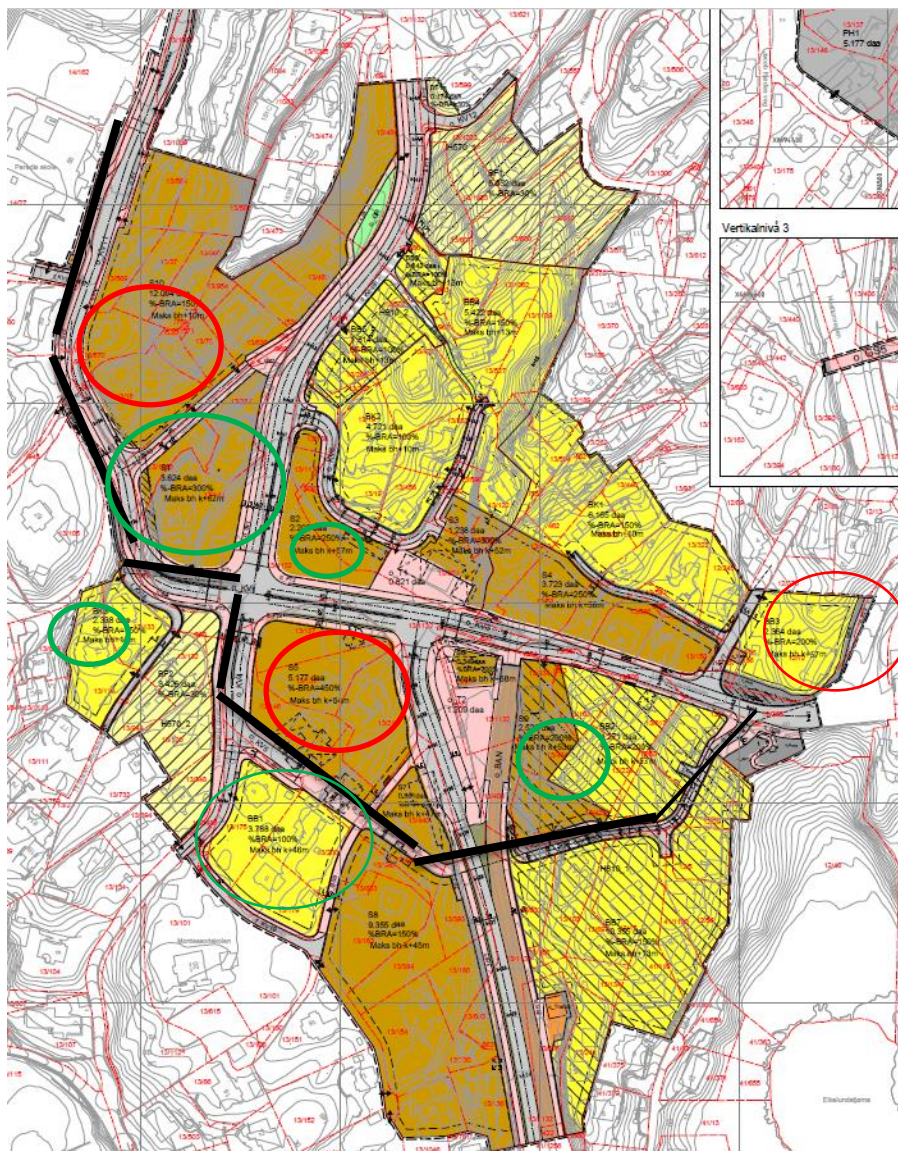
	og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen», jf. kommuneplanens arealdel.</li> </ul>													
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.</li> </ul>													
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		All erfaring fra arbeidet med fortetningsområder tilsier at det offentlige innsats forsterker tempoet i den ønskete utviklingen av de prioriterte fortetningsområdene. Satsingen kanaliserer således de private investeringene dit de er ønsket. Det har stor både samfunnsmessig lønnsomhet, og er ønskelig ut fra nasjonale klimaambisjoner, at den offentlige prioriterte arealpolitikken (fortetting) kommer til realisering.													
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Total kostnad</th> <th>Påløpt hittil</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>180 000 – (2020kr)</td> <td>48 000</td> <td>22 000</td> <td>42 000</td> <td>49 000</td> <td>19 000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	180 000 – (2020kr)	48 000	22 000	42 000	49 000	19 000
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
180 000 – (2020kr)	48 000	22 000	42 000	49 000	19 000										
Finansieringskilde(r)	<p>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fylkesvegmidler Det offentlige har en forpliktelse til å dekke 50 % av kostnadene knyttet til utbyggingen av områdeplanen basert på anslaget fra 2014. Dette er lagt til grunn for beregningen i utbyggingsavtalene med eksterne utbyggere.</li> <li>Utbyggingsavtaler. Private utbyggere i området bidrar med finansiering gjennom utbyggingsavtaler. Pt. står det disponibelt 26,8 mill. netto tilgjengelig til prosjektet.</li> <li>Tilskudd fra statlige programområdemidler (gange/sykkel og kollektiv) Tiltaket bygger opp under nullvekstmålet med det sterke fokuset på og kombinasjonen av konsentrert arealbruk, bedre forhold for gange, sykling og bruk av kollektivtransport. Realiseringen av tiltaket vil og bidra til bedre forbindelse for myke trafikanter mot sykkelstamvegen.</li> </ul>														
Prosjektet som del av helhet	<p>Prosjektet kombinerer Miljøloftets satsinger innenfor tre områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gange og sykkel</li> <li>Trafiksikkerhet</li> <li>Kollektiv</li> </ul>														
Plan- og eiendomsstatus		<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nødvendig plangrunnlag ferdig.</li> <li>Nødvendige erverv gjennomført. Ønskelig erverv er i prosess</li> <li>Nødvendige godkjenninger vedr. etablering av bro er gitt fra Vegdirektoratet.</li> </ul>													
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Prosjektet er klart for anbud våren 2020, og med konkret oppstart i marken høsten 2020													

## Gjennomføringsplan

## Tentativ gjennomføringsplan:

- Anbud: Vår 2020
- Oppstart i felt: høst 2020
- Bygging: 2020 – 2022, sluttoppgjør 2023

Bilde 1. Reguleringskart over Paradis. Kartet viser pågående byggeprosjekt, planprosesser og tiltak



## Merknader

- Røde sirkler markerer byggeaktivitet
- Grønne sirkler markerer planer under utarbeidelse
- Svart strek viser tiltak

Bilde 2. Byggeprosjekt på S5, pr februar 2020





## Gange, sykling og trafiksikkerhet

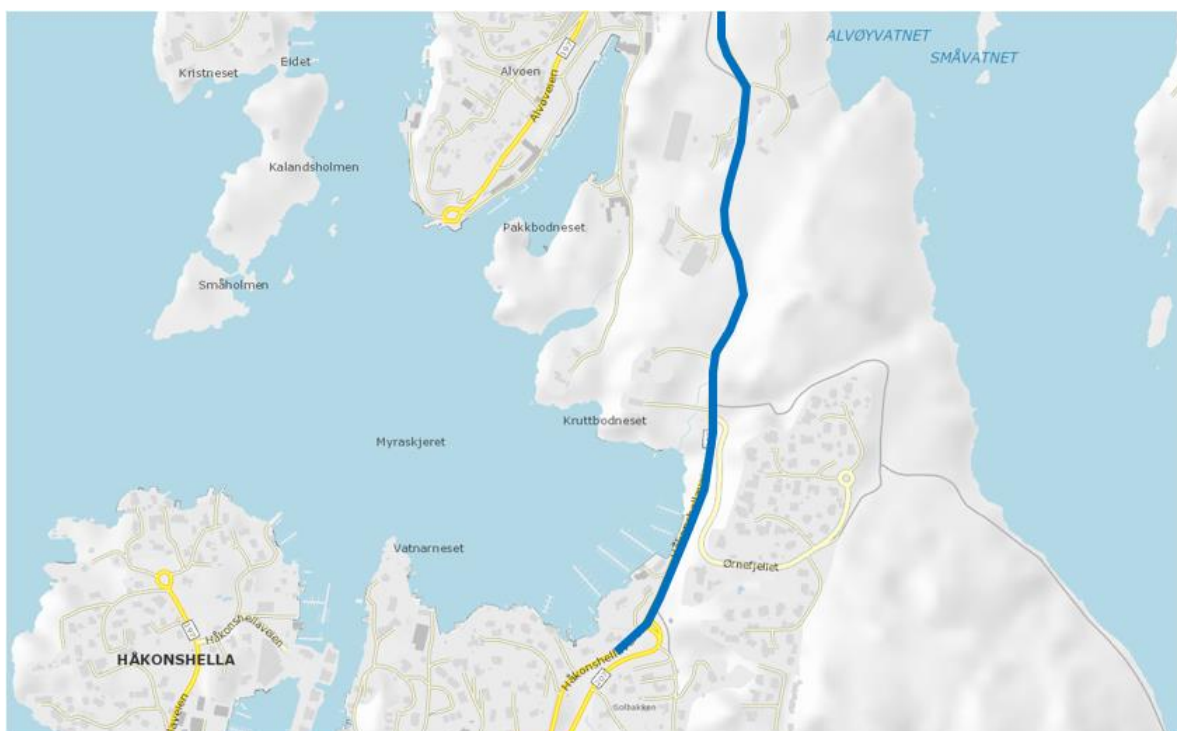
<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg
Tiltaksområde	Gang- og sykkeltiltak, Kollektivfremkommelighet og ts
Byggherre	Vestland fylkeskommune
Bydel	Laksevåg bydel
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Prosjektet Håkonshellaveien på strekningen fra Alvøen til Myraskjenet innbefatter etablering av gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, samt mindre oppgradering av kjørevegen for å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken</p> <p>Tiltaket omfatter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering av en viktig «missing link» i tilbud til myke trafikanter</li> <li>• Langsgående gang- og sykkelveg på 3 meter adskilt med 3 meter rabatt (kantsteinsskille på de smaleste partiene -Det gjøres tilpassinger på traseen for å redusere kostnader).</li> <li>• Oppgradering av fem holdeplasser for buss med busslommer og leskur (utbedringsstandard, 54 meter)</li> <li>• Utvidelse av eksisterende kjøreveg til to kjørefelt på 2,75 meter + skulder</li> </ul> <p>Strekningen er sterkt trafikkert og det understrekes at dette er den siste delstrekningen i området som er fullstendig uten eksisterende tilbud som fortau, gang og sykkelveg eller busslommer. Strekningen er skoleveg for barn ved Alvøen og Mathopen skoler, og er forbindelsen til Alvøen idrettspark med aktivitet både på dag- og kveldstid. Standarden på vegen gjør den lite egnet til å trafikkeres av myke trafikanter og det er registrert flere ulykker på strekningen.</p> <p>Dagens veg er smal, benyttes av gående, syklende og kjørende -herunder kollektivtrafikk. Vegen trafikkeres av rutetrafikk og skolebusser med flere stopp på strekningen uten tilrettelegging. Vegen benyttes og av ridende mellom friluftsområder i Alvøparken, og ridesenter i Alvøen.</p> <p>Myke trafikanter er i dag hensatt til å følge vegkant med bla. dype grøfter sporsatt av gående. Det er ikke plass til at to kjøretøy kan passere hverandre på store deler av strekningen. Kollektivtrafikken har spesielle utfordringer med utformingen av eksisterende veg om vinteren, da bussene blir stående og spinne grunn av stopp for møtende trafikk.</p>
Formålet med prosjektet	<p><b>Bakgrunn:</b></p> <p>Det er behov for å etablere nytt, trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende som gir bedre fremkommelighet. En realisering av tiltaket vil bidra til økt trafiksikkerhet, sikre framkommelighet, tilgjengelighet til målpunkt og redusert/ mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende.</p> <p>Tiltaket skal gi en trafiksikker løsning for alle trafikanter og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister. Prosjektet har lang formell historikk og i tillegg lang forankring i Bergensprogrammet og nå i Miljøløftet, gjennom forprosjekt der faggruppene var involvert i valg av løsning.</p> <p>Prosjektet har som formål å:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bedre fremkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken</li> <li>• bidra til at en større del av trafikken tas av gange og sykkeltrafikk</li> <li>• tilrettelegge for økt sykling på korte turer</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende. kollektivtrafikken har utfordringer for fremkommeligheten, da det ikke er plass til at to kjøretøy kan passere samtidig.</li> </ul> <p><b>Status</b></p> <p>Statens vegvesen/ Hordaland fylkeskommune har siden forrige rullering av handlingsprogrammet prioritert å klargjøre tiltaket for realisering.</p> <p>Fylkeskommunen finansierer prosjektering og grunnnerv i tiltaket over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket er prosjektet</li> </ul> <p>Etter pålegg om arkeologiske utgravinger for frigivelse av steinalderboplasser har Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen inngått avtale med universitetsmuseet. Sluttrapport for disse arbeidene ferdigstilles i 2020 og er finansiert over Miljøløftet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nødvendige arkeologiske utgravinger er utført</li> <li>• Kvalitetssikring av konkurransegrunnlag pågår</li> </ul> <p>Tiltaket er klart foroppstart i 2021 ved tilsagn om finansiering.</p> <p><b>Kostnader og finansiering:</b></p> <p>I 2015 gjennomførte Svv et anslag for å beregne kostnadene ved realisering av tiltaket. Den gangen ble kostnadene angitt til 79,3 mill. kr. (2014-kr.)</p> <p>Med tillegg for indeksregulering og foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag er tiltaket nå estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 110 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.</p>
Målopp-fyllelse	<p>Primær-kriterier</p> <p>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</p> <p>Prosjektet bidrar til å:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre fremkommelighet</li> <li>• styrke gange og sykkel som transportmiddel i Bergen vest</li> <li>• gi et trafiksikkert tilbud for gående og syklende og øker ts for øvrig kjøretrafikk -i dag velger mange bil på strekningen, da det ikke eksisterer noe reelt tilbud som er sikkert nok.</li> <li>• bedre fremkommelighet/forutsigbarhet for kollektivtrafikken</li> <li>• gi økt trafiksikkerhet og redusere antall ulykker (konflikt med kjøretrafikk og gående) med god samfunnsøkonomisk måloppnåelse</li> <li>• sikre sammenhengende tilbud og kobling mot gang og sykkeltilbud som realiseres som del av fremtidig Sotrasamband.</li> <li>• etablere et sammenhengende tilbud mot målpunkt som for eksempel arbeidsplasser som Håkonsvern og Alvøen og Mathopen skoler</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>etablere tilbud for myke trafikanter mot viktige fritidsarenaer som Loddefjord idrettspark med stor daglig aktivitet i breddeidrett for alle aldersgrupper. (Det pågår prosesser i Bergen kommune for etablering av flerbrukshall i parken).</li> <li>etablere tilbud mot store og viktige friluftsområder for bydelen i Alvøskogen</li> </ul> <p>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker</p>														
	<b>Støttekriterier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken? <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i vestre del av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp.</li> </ul> </li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt? <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i vestre del av Laksevåg bydel, og bidra til sammenheng i gang- og sykkelnettet. Tiltaket bidrar til et sammenhengende tilbud mellom Godvik, Alvøen, Mathopen og Loddefjord bydelssenter og styrker tilgjengeligheten for syklende mellom boligområder, skoler og arbeidsplasser.</li> <li>Tiltaket letter tilkomsten til og fra skole, fritidsaktiviteter og arbeidsplasser og legger til rette for redusert personbiltrafikk.</li> <li>Tiltaket sikrer sammenhengende tilbud og kobling mot gang- og sykkeltilbud som realiseres som del av fremtidig Sotrasamband. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet for syklende mellom denne delen av Bergen vest og viktige målpunkt for arbeidsplasser, handel og kultur på Straume i nye Øygarden kommune.</li> </ul> </li> </ul>														
	<b>Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal tas med gange- sykkel og kollektiv.</li> <li>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker</li> <li>Strekningen inngår i Sykkelstrategi for Bergen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019, innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.</li> <li>Tiltaket er en del av definert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.</li> </ul> </li> </ul>														
	<b>Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.</li> </ul>														
	<b>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.</li> </ul>														
<b>Disponible midler</b>	<b>Kostnad</b>															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Total kostnad</th> <th>Påløpt hittil</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>110 000- (2020-kr)</td> <td>6 600</td> <td>1 000</td> <td>20 000</td> <td>35 000</td> <td>30 000</td> <td>17 400</td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	110 000- (2020-kr)	6 600	1 000	20 000	35 000	30 000	17 400
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
110 000- (2020-kr)	6 600	1 000	20 000	35 000	30 000	17 400										

	<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Fylkesmidler</i> <i>Belønningsmidler</i> <i>Statlige programområdemidler</i>
	<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Tiltaket kombinerer Miljøøftets satsinger innenfor tre områder:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Gange og sykkel</i></li> <li>• <i>Trafikksikkerhet</i></li> <li>• <i>Kollektiv</i></li> </ul>
<b>Plan- og eiendomsstatus</b>		<i>Vurdering av plan og eiendomsstatus:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reguleringsplan er vedtatt og godkjent. Bergen bystyre vedtok i sak 269/16 reguleringsplan for utbedring av Håkonshellaveien, Alvøen gård – Myraskjenet. (Laksevåg, gnr. 129 og 130. Fv. 197 Håkonshellaveien, gang- og sykkelveg fra avkjørsel til Bjorøy forbi Alvøen gård, PlanID 60940000).</i></li> </ul>
<b>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</b>		<i>Vestland fylkeskommune er byggherre og har kapasitet til å realisere tiltaket</i>
<b>Gjennomføringsplan</b>		<i>Tentativ gjennomføringsplan:</i> <i>Byggeplan foreligger våren 2020</i> <i>Utlysning ved tilsagn om finansiering.</i> <i>Bygging 2021-2023.</i> <i>Sluttoppgjør i 2024</i>

### Prosjektavgrensning:





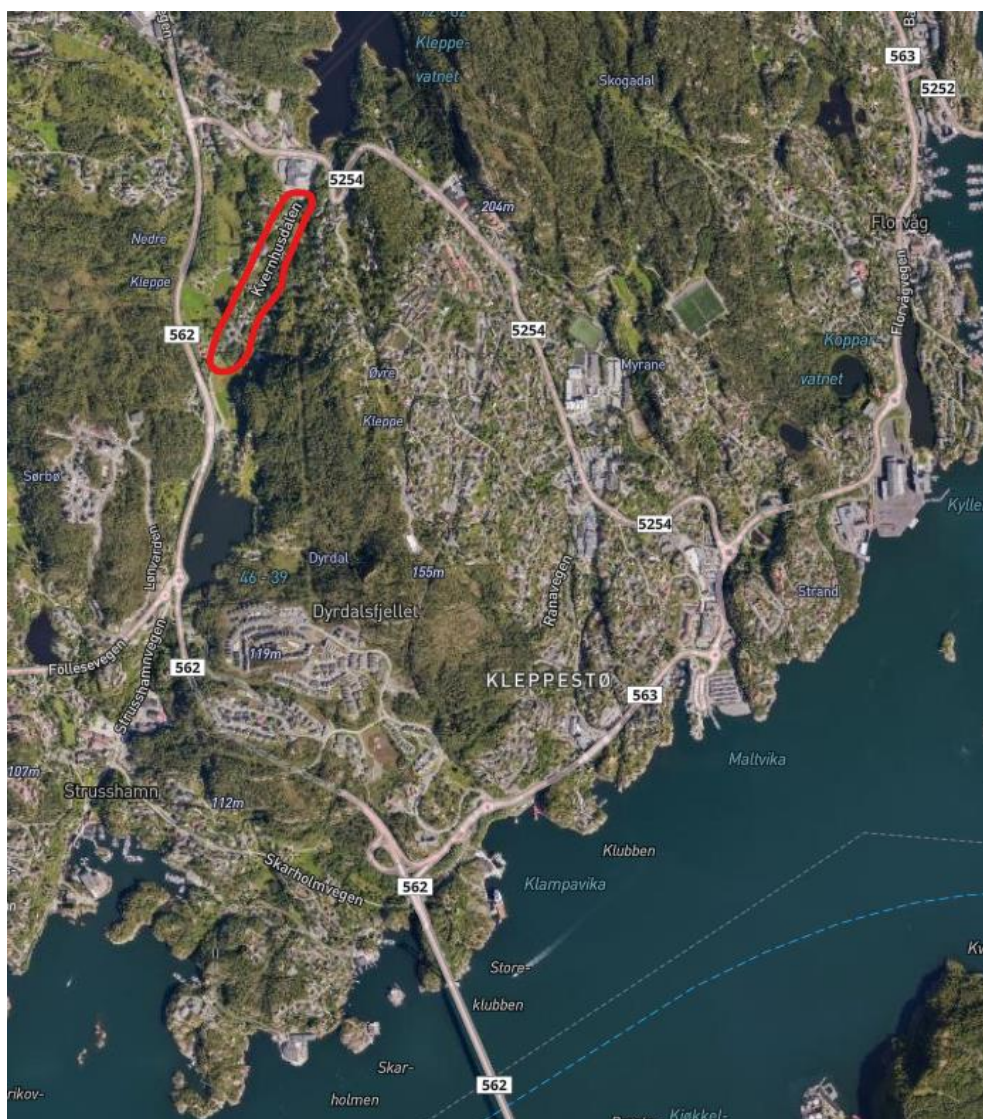
Generelt om utfylling av Miljøøftets prosjektark:

Som hovedregel skal alle felt fylles ut. Veiledningsteksten som står i kursiv i utfyllingsfeltene er først og fremst men som utfyllingsstøtte. Merk likevel at det skiller mellom skraverte kulepunkt og ikke skraverte kulepunkt. Skraverte kulepunkt skal omtales, mens ikke skraverte kulepunkt er veiledende og trenger ikke svares spesifikt ut hvis det ikke er relevant for det aktuelle prosjektet.

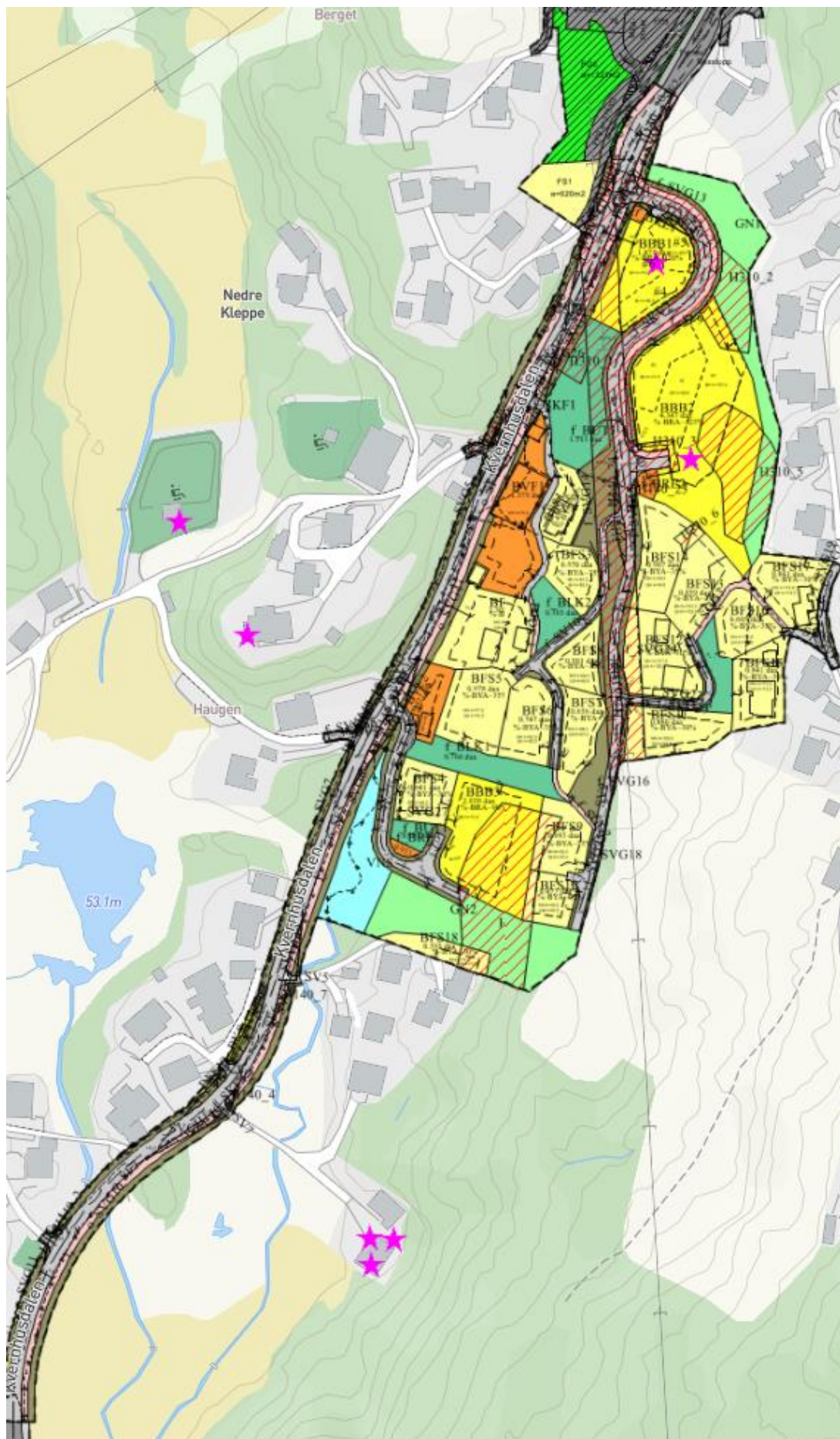
**Prosjekt fra nye kommuner**  
**Gange, sykling og trafiksikkerhet**  
**Askøy kommune**

<b>Prosjektark Miljøloftet</b>		
Prosjektnavn	Kvernhusdalen	
Tiltaksområde	Gange og sykkel	
Byggherre	Askøy kommune	
Bydel	Askøy kommune	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Etablere gang- og sykkelveg, langs eksisterende kommunal veg, lengde ca.660 m.</p> <p>Askøypakken skal anlegge veg og gang- og sykkelveg fra Juvik til Haugland.</p> <p>Tiltaket er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppestø til Ravnanger.</p> <p>Det er også tilknytting til eksisterende gangveg over Stongafjellet mot Kleppestø.</p>	
Formålet med prosjektet	<p>Etablere et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende. Vegen er skoleveg til Kleppe skole. Tiltaket vil medføre at en får et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Juvik til Strusshamn.</p>	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud. Gange og sykkeltilbudet vil være skoleveg til Kleppe skole og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy.
	Støtte-kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende.
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel og stadfestet reguleringsplan for området.

	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.						
	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende, og bidrar til å overføre reiser fra personbil. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.						
Disponible midler	Kostnad							
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
				4 000	10 000			
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler						
	Prosjektet som del av helhet							
	Plan- og eiendomsstatus	Vegstrekningen er regulert i plan 422, Kvernhusdalen, stadfestet 03.05.2018. Tiltaket berører et par private eiendommer i tillegg til kommunal grunn.						
	Kapasitet på planlegging og gjennomføring	Ja						
	Gjennomføringsplan	Prosjektering og starte med grunnerverv 2021, bygging i 2022.						

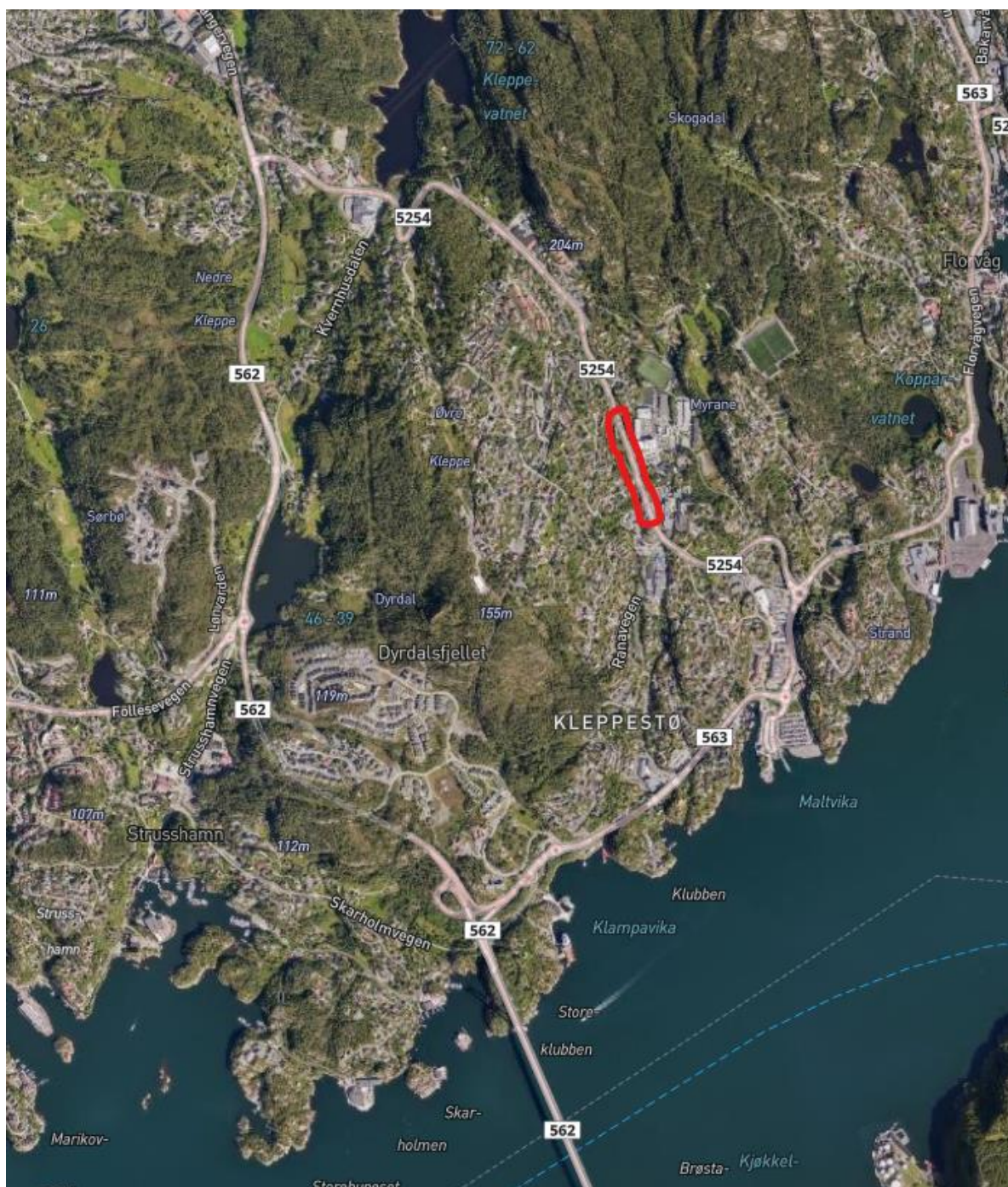


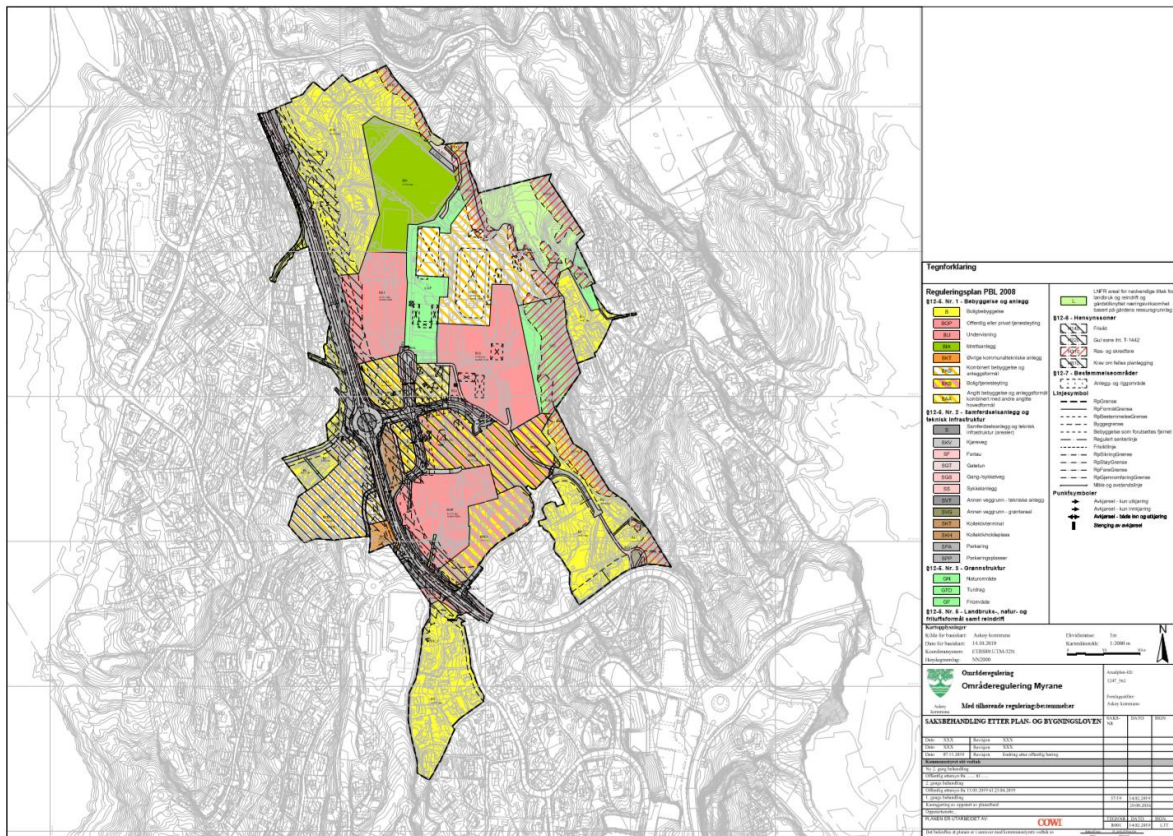




Prosjektark Miljøløftet		
Prosjektnavn	Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	
Tiltaksområde	Gange og sykkel Kollektivtransport	
Byggherre	Vestland fylkeskommune	
Bydel	Askøy kommune	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Etablere ny trafiksikker infrastruktur ved Kleppestø barneskole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørsler, etablere <u>en</u> ny felles avkjørsel (rundkjøring) til området, etablere gang og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass.	
Formålet med prosjektet	Etablere et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende ved å anlegge nye holdeplasser.	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<p>Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud. Gange og sykkeltilbudet kobles mot regionsenteret Kleppestø, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy. Myrane er beliggende sentralt på Askøy, like nord for Kleppestø sentrum, og betjener hele kommunen.</p> <p>Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, ved anleggelse av nye holdeplasser. Her vil også anlegges en trafiksikker holdeplass i forhold til skoleskys.</p> <p>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.</p> <p>Området består av idrettsanlegg (Askøyhallen, utvides i 2024 og fotballbaner), skoler (barneskole 600 elever, ungdomsskole 630 elever, voksenopplæring 200 elever og videregående skole 500 elever). Fylkeskommunen skal bygge ny videregående skole i området, der elevtallet skal økes fra ca.500 til ca.1000. Kommunen bygger i samarbeid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytning til ungdomsskolen. I tillegg er her helsetjenester, med bl.a. sykehjem, legevakt og helsestasjon – totalt ca. 200 ansatte.</p>

	Støttekriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som en begrenser parkeringsmulighetene i området						
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og kommuneplanens arealdel.						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken. Tiltaket bedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Myrane bygger oppunder Kleppestø som regionsenter.						
	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.						
Disponibele midler	Kostnad							
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		46 000			23 000	23 000		
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler og kommunal- og fylkeskommunal finansiering						
	Prosjektet som del av helhet							
	Plan- og eiendomsstatus	Reguleringsplan forventes sluttbehandlet i april 2020. Størstedelen av området er i offentlig eie. Det er dialog / avtale med øvrige private grunneiere.						
	Kapasitet på planlegging og gjennomføring	Det er et pågående prosjekt med utbygging av videregående skole. Det er opplyst at byggherre har kapasitet til gjennomføring av prosjektet.						
	Gjennomføringsplan	Prosjektering og grunnerverv 2020, bygging i 2021 og 2022 (knyttet mot ferdigstillelse av videregående skole)						



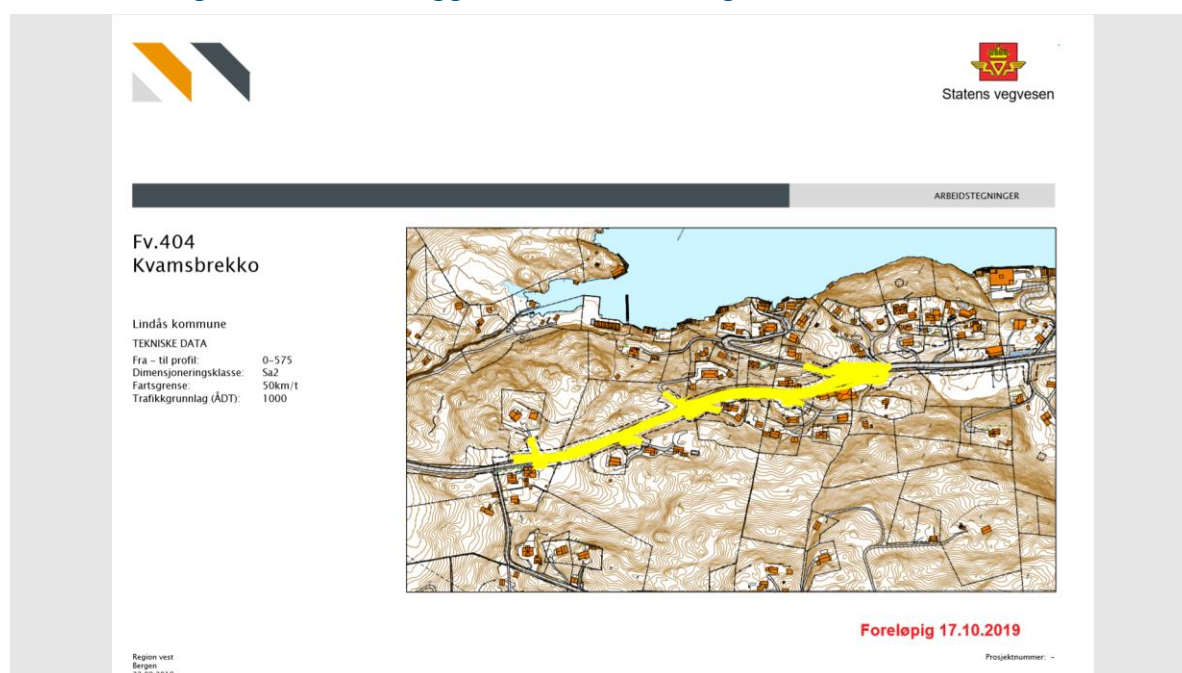


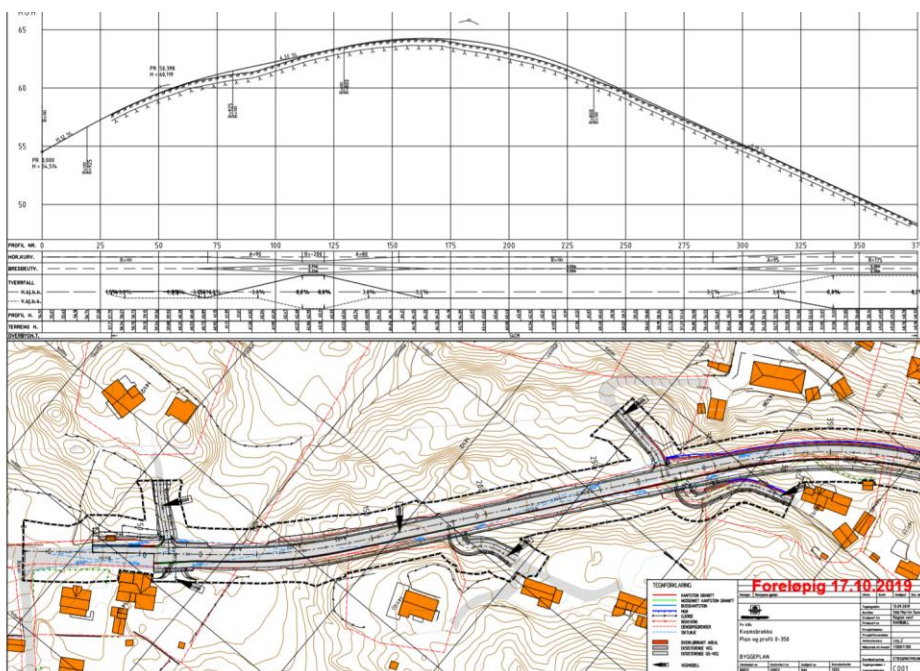
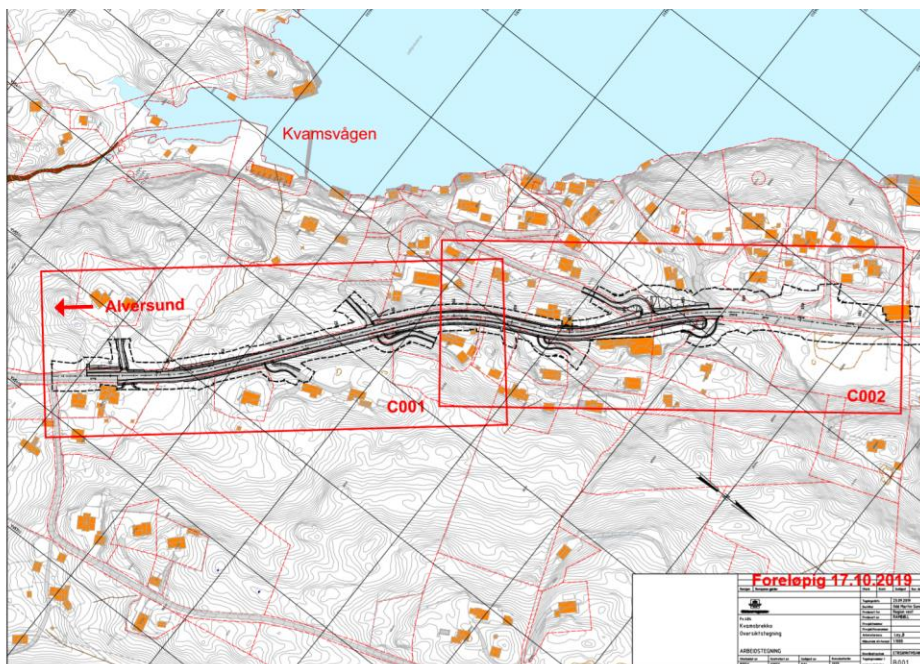
## Alver kommune

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	Fv404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås) (Fv5476 i Alver)	
Tiltaksområde	Etablere gange og sykkelmulighet, - fortau Trafikksikring	
Byggherre	Vestland fylkeskommune	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Oppgradere og utbedre fylkesveien med fortau, utvide kjørevei og forbedre avkjørsler på et kort, men særlig farlig strekk på tidligere Fv404 i Kvamsvåg.  Nylig utarbeidet og godkjent reguleringsplan for veien i dette området omfatter et langt større strekk av Fv404 enn det som søkes utbedret her.	
Formålet med prosjektet	Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på en særdeles farlig del av skolevei. Bidra til at langt flere sykler og går til/fra skole og hovedbussrutene på Fv565 ved Alversund skole.	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en kraftig bedrer forholdene for gående og syklende.
	Støtte-kriterier	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 kan kobles mot regionsenteret Knarvik, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av Alver kommune.
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

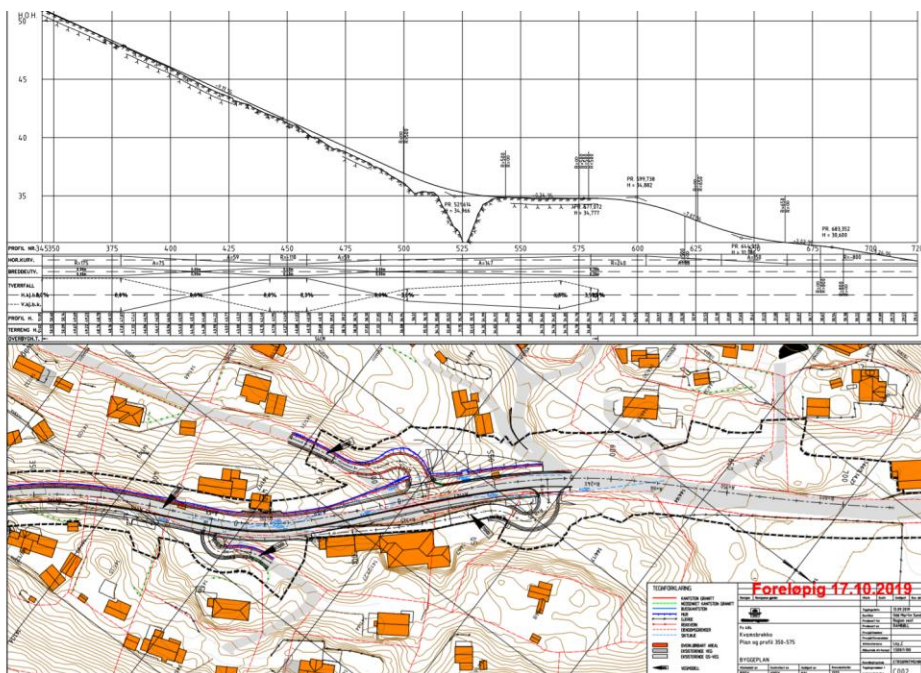
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.						
Disponible midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		27 500			27 500			
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler og evt. fylkeskommunal finansiering (mulig 15 mill i programområdemidler, - uavklart)						
	Prosjektet som del av helhet	Tiltaket er en del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen og mot Bergen .						
Plan- og eiendomsstatus		Reguleringsplan er godkjent. Prosjektering er i slutfasen hos SVV og ekstern konsulent. Størstedelen av området er eksisterende fylkesvei. Sideterreng er privat. Grunnforhandlinger pågår..						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Pågående prosjekt. Grunnundersøkelser er foretatt, men veiarbeidet er foreløpig ikke sendt ut på anbud.						
Gjennomføringsplan		Prosjektering og grunnverv ferdigstilles våren 2020, anbud høsten 2020 og bygging i 2021, - forutsatt fullfinansiering.						

Gult markering av forutsatt anleggsområde i Kvamsvåg, like nord for Alversund.



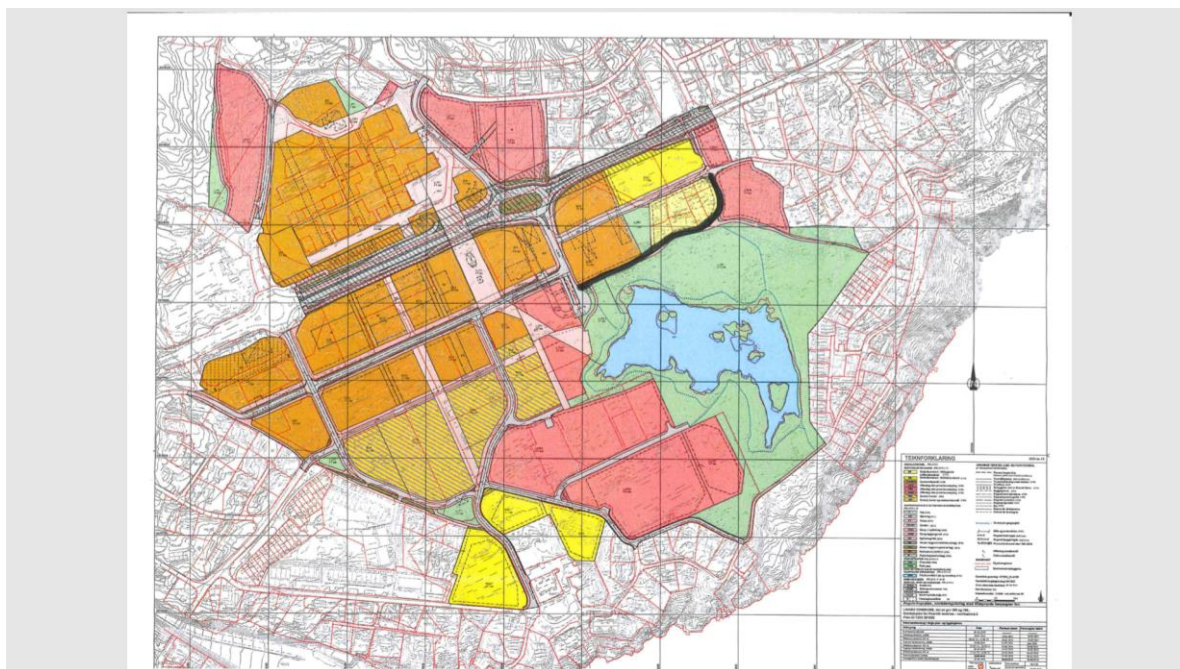






<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.	
Tiltaksområde	Gange og sykkel	
Byggherre	Alver kommune	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Reetablering gangveg o_SGG22 og gangvegdel av o_SKV17, Helsehuset – Såtabu, ref. områdeplanen. Ca 250 meter gangveg oppå VA-trace. Dreneringstiltak for framtidig G/S-undergang inngår.	
Formålet med prosjektet	Etablere et bedre og mer trafikksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende på strekningen. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Prosjektet vil også drenere området for den framtidige undergangen under E39 ved Stallane, som vil bli bygget i regi av Nh.pakken de nærmeste årene. Samlet vil prosjektet bidra til et trafikksikkert og godt G/S-tilbud i området, særlig vedr. myke trafikanter til/fra nye Knarvik barneskole.	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende internt i Knarvik.
	Støtte-kriterier	Bidrar til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet. Kompletterende andel av Knarvikutbyggingen, - for et grønnere regionsenter med et omfattende tilbud til gående og syklende.
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med Regional plan for attraktive senter i Hordaland, med kommuneplanen og inngår i godkjent områdeplan for Knarvik.
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket inngår i teknisk infrastruktur for utbygging av Knarvikbyen, der grunnarbeidet finansieres av VA-midler, grunnet legging av vann- og avløpsmidler på strekningen.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.	

Disponibele midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		4 000			4 000			
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler. Gebyrfinansierte VA-midler kommer som tillegg for VA-grøft i traseen.						
Prosjektet som del av helhet	Tiltaket er en del av byggingen av Knarvikbyen og del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen..							
Plan- og eiendomsstatus	Inngår i godkjent områdeplan for Knarvik. Anlegget er ferdig prosjektert og under prising. Bortimot hele traseen er i offentlig eie.							
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	God. Prosjektet er bemannet for gjennomføring.							
Gjennomføringsplan	Oppstart i 2020 og endelig ferdigstilling av gangvegdelene i 2021.							



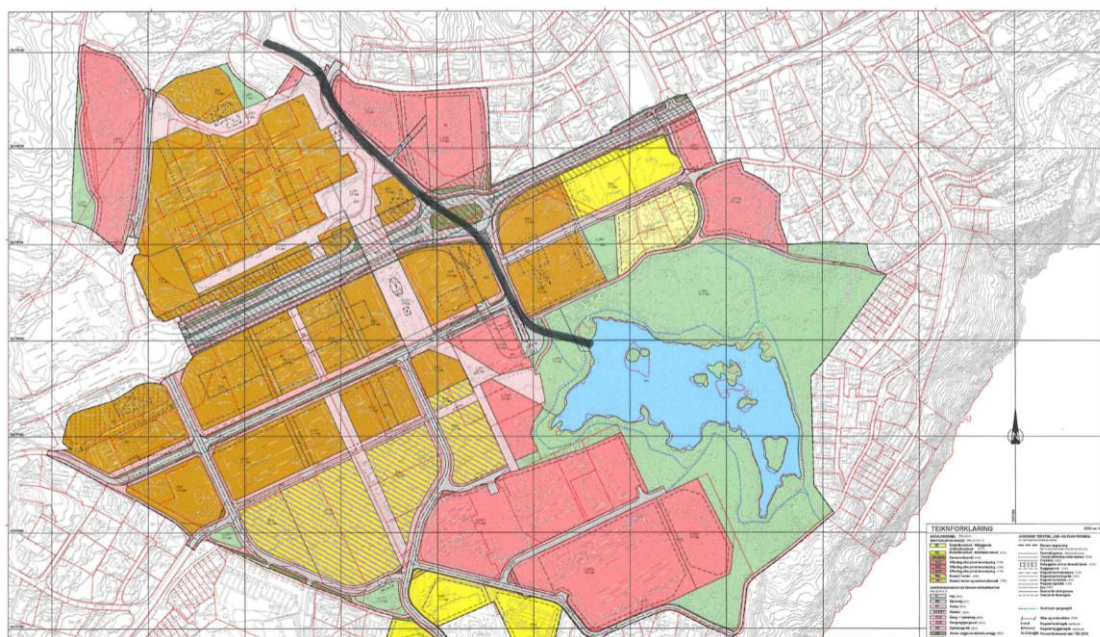
Knarvikplanen, -med svart strek som viser den aktuelle gangvegtraseen. Videreføring opp til og gjennom undergang under E39 inngår i Nordhordlandspakken.

Bygging av denne undergangen er avhengig av at kommunen er ferdig med sitt prosjekt med gangveg, drenering og VA-anlegg i fundamentet av gangvegen vist med svart strek.

Undergangen er forutsatt utført når kommunen er ferdig med sin del av det totale gangveg-prosjektet i området.

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.	
Tiltaksområde	Gange og sykkel	
Byggherre	Alver kommune og Vestland Fylkeskommune (Nh.pakken )	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Ombygging og oppgradering av flomsystemet i Knarvikbyen. Grunnlag for etablering av overflater med allmenninger, veier, G/S veier og turveier.	
Formålet med prosjektet	<p>Grunnleggende infrastruktur for etableringa av den nye Knarvikbyen.</p> <p>Miljøtiltak for bedring av vannutskiftningen i Kvasnesstemma.</p> <p>Del av totalprosjektet med Knarvikbyen, men dekkes ikke av Nh.pakken eller VA-midler.</p> <p>Forutsetning for etablering av et bedre og mer trafiksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende i området. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik.</p>	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en legger grunnlaget for å bedre forholdene for gående og syklende i Knarvik.
	Støtte-kriterier	<p>Bidrar til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet.</p> <p>Kompletterende andel av Knarvikutbyggingen, - for et grønnere regionsenter med et omfattende tilbud til gående og syklende.</p>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med Regional plan for attraktive senter i Hordaland, med kommuneplanen og inngår i godkjent områdeplan for Knarvik.
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket inngår i teknisk infrastruktur for utbygging av Knarvikbyen.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Tiltaket tilrettelegger blant annet for bedre forhold for gående og syklende. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.	

	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		10 000			10 000			
Disponible midler	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler. Gebyrfinansierte VA-midler kommer som tillegg for VA-grøft i traceen.						
	Prosjektet som del av helhet	Tiltaket er en del av byggingen av Knarvikbyen og dermed del av sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen..						
Plan- og eiendomsstatus		Inngår i godkjent områdeplan for Knarvik. Traseen er i offentlig eie.						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		God. Prosjektet er i all hovedsak ferdig prosjektert. Prosjektet er bemannet for gjennomføring fra kommunen sin side og i hht framdriftsplan for Nh.pakken.						
Gjennomføringsplan		Oppstart i 2020 og hovedanleggsdel forventet utført i 2021.						



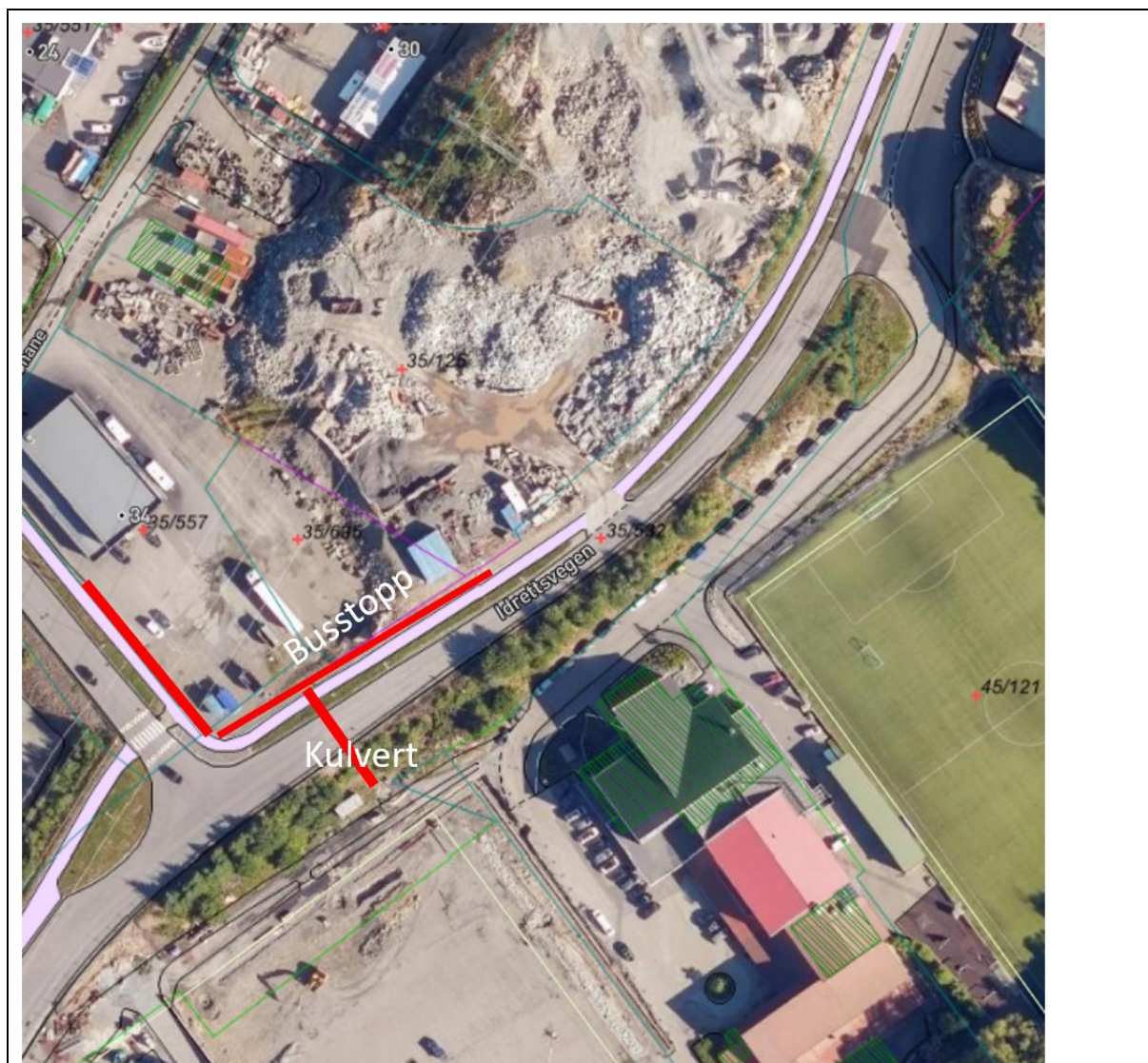
Prosjektet omhandler ny rørkulvert (svart strek) gjennom den nye Knarvikbyen. Kulverten er en grunnleggende infrastruktur som må etableres for å kunne bygge overflater med veier, allmenninger, G/S-veier osv.

## Øygarden kommune

<b>Prosjektark Miljøløftet – Kulvert Idrettsvegen</b>		
Prosjektnavn	<i>Kulvert og busstopp - Idrettsvegen</i>	
Tiltaksområde	<i>Etablering av kulvert med tilkomst + busstopp langs Idrettsvegen</i>	
Byggherre	<i>Øygarden kommune</i>	
Bydel	<i>Straume</i>	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<i>Tiltak retter seg mot trafiksikkerhet for myke trafikanter og tilrettelagt busstopp for eit stort idrettsområde, industriområde samt ei barne- og ungdomsskule.</i>	
Formålet med prosjektet	<i>Idrettsvegen er ein svært belasta veg med mykje tungtransport. Føremålet er å betre framkomsten og tryggleiken mellom Straume sentrum og Idretts-, industri- og skuleområde i Idrettsvegen.</i>	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Tiltaket vil kunne bidra til å auke framkommeligheten for kollektivtrafikk.</i></li> <li>• <i>Tiltaket vil også bidra til å betre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser vegen ved dette punktet.</i></li> <li>• <i>Tiltaket vil gjere det meir attraktivt spesielt for gåande og syklande .</i></li> </ul>
	Støttekriterier	<i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Det forventas mindre køyring av mjuke trafikantar til skule og idrettsområde då tryggleiken for dei gåande vert auka.</i></li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<i>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Øygarden (lokale, regionale og nasjonale).</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Har vore prioritert i økonomiplan for 2018 i Fjell kommune, men mangla fullfinansiering.</i></li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet? Krever nært samarbeid med gang/sykel - løsninger må ivareta tryggleik og framkommelighet for sykkeltrafikken.</i></li> </ul>
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	<i>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Tiltaket tilrettelegg for betre trafikktryggleik for gående og betra framkommelighet for syklande og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser frå personbil til desse transportformane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.</i></li> </ul>	
		<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>

		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
Disponible midler	Kostnad	10 000			10 000			
	Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet? Trafikksikringsmidler?						
	Prosjektet som del av helhet	Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?						
Plan- og eiendomsstatus	Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planlegging oppstart 2020/21.</li> <li>• Godkjent reguleringplan føreligg</li> <li>• Ferdig prosjektert</li> <li>• Klart anbudsgrunnlag føreligg</li> </ul>							
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring</li> </ul>							
Gjennomføringsplan	Tentativ gjennomføringsplan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbudsutlysning 2020</li> <li>• Bygging: 2020/2021</li> </ul>							





Figur 1: Illustrasjon viser ulykker som har skjedd i perioden etter 2013 (Kilde: vegvesen.no/vegkart)

<h2 style="text-align: center;">Prosjektark Miljøløftet – Sentrumsgate Grønomyrsvegen, Regionsenter Straume</h2>					
Prosjektnavn	<i>Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume</i>				
Tiltaksområde	<i>Sentrum- og knutepunktsutvikling Gange, sykkel og trafiksikkerhet</i>				
Byggherre	<i>Øygarden kommune</i>				
Bydel	<i>Regionsenter Straume</i>				
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<i>Etablere g/s. Hele gaten skal bygges med ny gang og sykkelveg, samt vegkropp. Nye avkjørslar til varelevering og tilstøtande gater. Naudsynt med masseutskifting i store delar av gata, denne er i dag ikkje fundamentert på tilfredsstillande massar.</i>				
Formålet med prosjektet	<i>Dagens løsnig vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig spesielt for gående og syklende. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere fra veg til en gatestruktur med større fokus på gående og syklende. Tiltaket inngår i ei heilskapleg utvikling av et gatenettet for indre kjerne av regionsenteret. Det er behov for oppstramming av vegkropp og fortau, som kan gi bedre trafiksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområde og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkopling til tilgrensande gatetun.  <i>Grønomyrsvegen fører gåande og syklende til kollektiv terminalen i nord, og vil etter Sotrasambandet er ferdigstilt henge sammen med g/s-systemet inn mot ny terminal og ny vidaregåande skule i nord. Gata utgjør vidare en viktig del av aksen nord – sør som forbinder skule- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen.  <i>Lokalt er prioritering av Grønomyrsvegen gjort med tanke på at det er avgjerande å styrke tilhøva for gåande og syklende i regionsenteret før anleggsfasen for Sotrasambandet tek til for fullt i 2022-2026. Prosjektgruppa for Sotrasambandet (SSB) er orientert om tiltaket. I samråd med SSB er det vurdert at det er denne sentrumsgata som er mest realistisk å kunne gjennomføre, utan for stor risiko for anleggsfasen til SSB.</i></i></i>				
Måloppfyllelse	<table border="1"> <tr> <td>Primærkriterier</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket vil bidra til å bedre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser Grønomyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume.</li> <li>• Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for mjuke trafikante, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss.</li> <li>• Tiltaket vil styrke tilhøva for gåande og syklende i anleggsfasen av Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavvikling på Rv.</li> <li>• Tiltaket er særst viktig for realisering av transformasjon/fortettingsprosjekt i indre kjerne av Straume sentrum og utløyser høgare arealutnytting i Regionsenteret.</li> <li>• Tiltaket er avgjerande for realisering av områdeplanen for Straume, med mål om å auke mangfaldet og andelen bustadeiningar og næringsareal tett på kollektivknutepunkt.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>Støttekriterier</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på RV.</li> <li>• Det forventes å auke kollektivandelen regionalt</li> <li>• Det forventes å auke gange- og sykkelandelen lokalt</li> </ul> </td> </tr> </table>	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket vil bidra til å bedre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser Grønomyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume.</li> <li>• Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for mjuke trafikante, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss.</li> <li>• Tiltaket vil styrke tilhøva for gåande og syklende i anleggsfasen av Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavvikling på Rv.</li> <li>• Tiltaket er særst viktig for realisering av transformasjon/fortettingsprosjekt i indre kjerne av Straume sentrum og utløyser høgare arealutnytting i Regionsenteret.</li> <li>• Tiltaket er avgjerande for realisering av områdeplanen for Straume, med mål om å auke mangfaldet og andelen bustadeiningar og næringsareal tett på kollektivknutepunkt.</li> </ul>	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på RV.</li> <li>• Det forventes å auke kollektivandelen regionalt</li> <li>• Det forventes å auke gange- og sykkelandelen lokalt</li> </ul>
Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket vil bidra til å bedre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser Grønomyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume.</li> <li>• Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for mjuke trafikante, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss.</li> <li>• Tiltaket vil styrke tilhøva for gåande og syklende i anleggsfasen av Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavvikling på Rv.</li> <li>• Tiltaket er særst viktig for realisering av transformasjon/fortettingsprosjekt i indre kjerne av Straume sentrum og utløyser høgare arealutnytting i Regionsenteret.</li> <li>• Tiltaket er avgjerande for realisering av områdeplanen for Straume, med mål om å auke mangfaldet og andelen bustadeiningar og næringsareal tett på kollektivknutepunkt.</li> </ul>				
Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på RV.</li> <li>• Det forventes å auke kollektivandelen regionalt</li> <li>• Det forventes å auke gange- og sykkelandelen lokalt</li> </ul>				

	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områdeplan for Straume, med byromsstrategi</li> <li>Sykkelstrategien for Fjell kommune/ (nye Øygarden kommune)</li> <li>Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD og HFK.</li> <li>Regional areal- og transportplan i Bergensområdet</li> <li>Regional plan for attraktive senter i Hordaland</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krev nært samarbeid med lokale og regionale prosjekt knytt til gang/sykkel satsting-løsninger må ivareta sikkerhet og framkommelighet for sykkeltrafikken</li> <li>Krev tett samarbeid med byggeplanen for Sotrasambandet (tiltaket er drøfta med prosjektgruppa i SVV for Sotrasambandet). Både førebuaende anleggsfase (delprosjekt) og hovudanleggsfasen.</li> <li>Krev tett samarbeid med private næringsaktørar i Regionsenteret.</li> </ul>														
	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.</li> </ul>														
Disponible midler	Kostnad	<p>Estimatet har bakgrunn i ein kostnads kalkyle utarbeida saman med Aspla Viak i 2011. Estimatet er justert med tanke på betre kjennskap til lokale grunnforhold og prisindeks justert. I oppjustert matrise (2019) er tiltaket lagt inn med ein usikkerhetsmargin på 25 %.</p> <p>Matrisa ligg til grunn for ein utbyggingsavtale, som kommunen arbeider med. Avtalen legg til grunn 50/50 deling mellom offentlig og privat. Det er offentlige andelen som er lagt inn i dette prosjektarket.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Total kostnad</th> <th>Påløpt hittil</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>60 000</td> <td></td> <td></td> <td>5 000</td> <td>30 000</td> <td>25000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	60 000			5 000	30 000	25000	
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024									
	60 000			5 000	30 000	25000										
Finansieringskilde(r)	Fylkesvegmidler/riksvegmidler															
Prosjektet som del av helhet	Sentrumsutviklinga av regionsenteret inngår i områdemodell for Straume indrekjerne. Øygarden kommune ønsker her å inngå utbyggingsavtalar med intressentar i område, med ønske om 50/50 deling av kostnader for utbetring av gata. Dvs at kostnaden som er stilt opp over er offentlig investering i gata, og ikkje 100% finansiering av prosjektet som heiltheit.															
Plan- og eiendomsstatus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektering oppstart 2020/21.</li> <li>Mulig behov for reguleringsendring</li> <li>Behov for grunnnervv knytt til g/s</li> </ul> <p>Vegen er kommunal, men det vil vera behov for grunnnervv av tilstøytande areal med tanke på utviding av g/s.</p>															
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring</li> </ul>															
Gjennomføringsplan	<p>Tentativ gjennomføringsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektering/grunnnerverv: 2020-2021</li> <li>Bygging: 2022-2024</li> </ul>															

## Vedlegg 2a

Hei Solveig, her følger Bergen kommune sin tilbakemelding på sak 13/20 – Handlingsprogram 2021-2024 med hovedvekt på Miljøloftets innspill til statsbudsjett 2021.

Vi ser at det er gjort et godt stykke arbeid med å gjennomgå grunnlaget som ble presentert for Administrativ koordineringsgruppe 6. mars, særlig med å få frem mer reelle prognoser for forbruk på de enkelte prosjektene.

Samtidig peker vi på at prosjektarkene fortsatt har et klart forbedringspotensial som grunnlag for anbefalinger og beslutninger om prioriteringer, jf. også kommentarer under.

Bergen kommune slutter seg til forslaget som nå ligger i bordet. Vi har noen kommentarer til enkelte av prosjektene:

### E39 Bradbenken-Sandvikstorget, sykkelstamveg delstrekning 6:

Bergen kommune mener det er riktig at prosjektet står oppført som prioritert prosjekt med den summen i 2021 som er foreslått. Samtidig påpeker vi at det i grunnlaget bør fremkomme at prosjektet er et midlertidig tiltak, og etter planen i all hovedsak skal endres/erstattes av permanent løsning i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane (med fremdriftsplan som innebærer bygging i 2025-2031, med etablering av sykkelløsning i dette området i siste del av byggeperioden). Etter Bergen kommunes vurdering er et midlertidig tiltak til 100 mill kroner på denne strekningen en svært høy kostnad, og Bergen kommune forutsetter at prosjektet/byggherre snur alle steiner for å identifisere kostnadsreduserende tiltak og/eller løsninger som gjør at større deler av tiltaket kan fungere permanent. Bergen kommune minner også om at tiltaket skal legges frem i egen sak for bystyret så snart anbefaling om løsning foreligger, jf. vedtak av 20. juni 2018 (sak 155/18) – Bergen sentrum-Sandviken, forslag til gjennomgående sykkeltrase.

### E39 Nesttun-Skjold, sykkelstamveg Bergen

Bergen kommune mener det er riktig at prosjektet står oppført som prioritert prosjekt med den summen i 2021 som er foreslått. Bergen kommune har samtidig noen spørsmål til prosjektet som meldes her, og som kommunen vil ønske en egen oppfølging av. Det fremgår av prosjektarket at det er planlagt oppstart bygging i slutten av 2020. Iht kostnadsoversikt vil det innen den tid ha påløpt nærmere 70 mill kroner, presumptivt til grunnverv og prosjektering. Med totalkostnad på knapt 200 mill kroner, innebærer dette at om lag 1/3 av kostnadene påløper før byggestart. Bergen kommune peker på at dette virker svært høyt, og vil be om en nærmere redegjørelse av dette i den videre oppfølgingen av prosjektet.

### E16 Olav Kyrres gate

Bergen kommune ser det som svært positivt at prosjektet står oppført med planlagt ferdigstillelse i november 2020, på bakgrunn av de diskusjoner som har vært i Administrativ koordineringsgruppe. Samtidig er vi kjent med at denne fremdriftsplanen med all sannsynlighet allerede er utdatert, jf. konsekvenser av pandemien (covid-19). Bergen kommune understreker under alle omstendigheter at prosjektet må ha et kontinuerlig fokus på og proaktivt forhold til informasjonsarbeid. På grunn av anleggets plassering i den sentrale bykjernen, er det av stor betydning at prosjektet i størst mulig grad tar hensyn til utfordringer for næringsliv og befolkning i forbindelse med anleggsarbeidet. Dette gjelder ikke minst i forbindelse med avvikling av julehandel 2020.

### Sentrums- og knutepunktsutvikling Paradis:

Bergen kommune viser til at prosjektet er grundig redegjort for i prosjektarket, og vil kun understreke ett moment som underbygger bruk av statlige programområdemidler. Prosjektets grunnleggende formål og funksjon er å bidra til realisering av knutepunktsfortetting i Bergen

kommune, med utbygging av boliger og næringer tett på bybanestopp. Tiltaket vil ha høy måloppnåelse mht å overføre transportarbeid fra personbil til kollektiv, sykling og gåing. Etter Bergen kommunes vurdering er dette et prosjekt som samsvarer fullt ut med mål for byveksttalen og de styrkede kravene fra staten om å jobbe for samordnet areal- og transportpolitikk.

#### Fv 197 Håkonshellavegen

Bergen kommune viser til at prosjektet er grundig redegjort for i prosjektarket. Etter vår vurdering vil prosjektet ha høy måloppnåelse fordi det dramatisk forbedrer situasjonen for gående og syklende, samt kollektivtransporten. Dette gjelder ikke bare i et fremkommelighetsperspektiv, men ikke minst ift trafiksikkerhet.

Vennlig hilsen

Øivind Hauge Støle  
Seksjonsleder plan og transport  
Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling  
Bergen kommune  
Tlf 977 21 124

## Vedlegg 2b

Hei Solveig!

I samråd med politisk leiing i Alver sender eg ei tilbakemelding på det som blei sendt ut til styringsgruppa. Viser også til kommunikasjon tidlegare i dag vedr. prosjektet på Flatøy.

Til prosessen med innspel statsbudsjett 2021; Alver kommune ønskjer framleis å prioritere dei prosjekta som er kommunisert tidlegare, inkludert prosjektet på Flatøy. I tillegg ønskjer Alver kommune å spele inn eit nytt prosjekt, prosjektarket finn du vedlagt. Det betyr at Alver kommune spelar inn totalt fem prosjekt.

Fint om du gir ei tilbakemelding om noko er uklart eller om du treng meir informasjon frå oss.

**Hogne Haugsdal** | Kommunalsjef samfunnsutvikling

Telefon: 995 749 46

Innbyggjarservice: +47 56 37 50 00

[www.alver.kommune.no](http://www.alver.kommune.no)



## Prosjektark Miljøløftet

Prosjektnavn	Fortau langs sjøsida av Mjåtveitvegen, Frekhaug	
Tiltaksområde	Gange og sykkel Tilrettelegging for mer kollektivtransport	
Byggherre	Alver kommune	
Bydel	Frekhaug	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Fortau for gående og syklende fra vegkrysset Mjåtveitvegen x Fortau for gående og syklende Frekhaugskogen/Kråkeneset/Holtermandsvegen, langs austsida («nedsida») av Mjåtveitvegen i retning Varnappen og Frekhaug kai.</p> <p>Delstrekningen er ca 80 m.</p> <p>Fortauet binder sammen bebyggelsen i sør med det tilrettelagte friluftsområdet på Varnappen (stor badeplass, frisbeegolf, sandvolleyballbane, fiskeplass, tilrettelagt for rørslehemma), ungdomsskolen, snøggåtkaien og det nye kulturbygget (Meieribygningen) der det m.a. er ungdomsklubb og konsertscene.</p> <p>Det er et trafiksikringstiltak som skal sikre gående og syklende fra både nytt utbyggingsområde for boliger (Løypetona) og eksisterende bebyggelse i sør.</p> <p>Løypetona er regulert med tversgående gang- og sykkelveier som ender ut i Frekhaugskogen og videre ut i vegkrysset nevnt over. Ettersom det er problematisk å etablere sikker g/s- overgang i dette krysset, er det aktuelle fortauet inkludert i reguleringsplanen for tilgrensende prosjekt, Danielsen skole. Prosjektet med dette fortauet er <u>ikke</u> en del av utbyggingen av Danielsen skole (der anleggsarbeidet er i gang), men kan gjennomføres parallelt.</p> <p>Mjåtveitvegen har mye tungtrafikk og varelevering, både til Frekhaug Stål (Kråkeneset) og til Nordhordland Folkehøgskule (Holtermandsvegen). I tillegg trafikk til Leiketun Barnehage (Holtermandsvegen) og Danielsen Ungdomsskole.</p>	
Formålet med prosjektet	Tiltak for sikring, framkommelighet og økt bruk, - for myke trafikanter, -i alle aldersgrupper.	
Målopp- fyllelse	Primær- kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange</i></li> </ul> <p>Begrenset endring i reisetid, men betydelig økt attraktivitet for å gå og sykle i og langs et område med lav trafiksikkerhet og mye biltrafikk. Tiltaket ligger mellom et større boligområde og snøggåtkai (Knarvik-Bergen) og bussforbindelse.</p> <p>På strekningen og er det i dag er det en smal enfelts bilvei med myke trafikk, vegen har støpekanter og det finnes ingen sikring av myke trafikanter</p> <p>Tiltaket er et betydelig trafiksikkerhetstiltak for området.</p>

		<p>Tiltaket kompletterer et omfattende anleggsarbeid med å forbedre attraktiviteten for å gå eller sykle til snøggbåtkaaien, til Frekhaug senter og til bussterminalen på Frekhaug, samt til et større friområde og industriområde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken?</i></li> </ul> <p>Tiltaket er nødvendig og grunnleggende infrastrukturtiltak for videre tett utbygging av dette området i kommunen.</p> <p>Utbyggingen er en del av utbyggingen Frekhaugområdet i tidligere Meland.</p>						
Støttekriterier		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</i></li> </ul> <p>Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt for kollektivtrafikken?</i></li> </ul> <p>Tiltaket gir et nytt og utvidet tilbud til gående og syklende mellom bebyggelse og både kollektivknutepunkt og lokalsenter. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Spesielt viktige tiltaksområder</i></li> </ul> <p>Tiltaket er en kompletterende del i et lokalt infrastrukturensystem av G/S veger som ferdig utbygd vil gjøre det generelt enklere å ferdes uten bruk av personbil, både lokalt og mot Bergen.</p>						
forhold til øvrige mål og planverk		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale).</i></li> </ul> <p>Forankret i Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</p>						
Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet?</i> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.</i></li> </ul> </li> </ul> <p>Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og forbedret grunnlag for kollektivtrafikken. Tiltaket bedrer også trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.</p> <p>Tiltaket bygger oppunder Frekhaug som lokalsenter.</p>						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		<p><i>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</i></p> <p>Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og legger grunnlag for mer bruk av kollektivtransport, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.</p>						
Disponiblere midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		965 000,- inkl mva	0	965 000,- inkl mva				



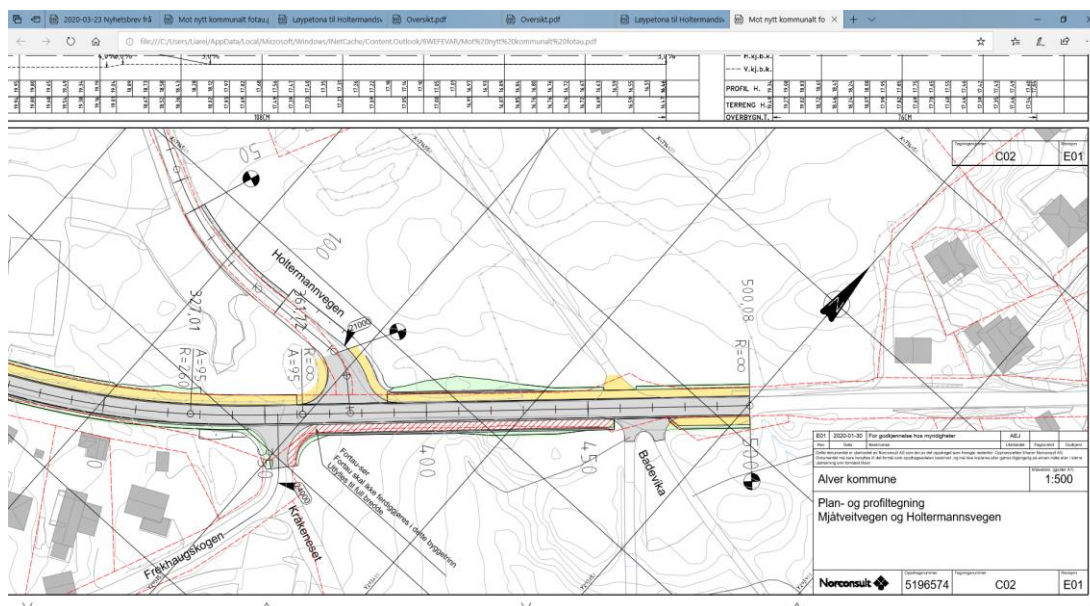
Finansieringskilde(r)	<p><i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i></p> <p>Programområdemidler.</p>
Prosjektet som del av helhet	<p>Tiltaket er den siste delen av prosjektet med sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Fv.564 Rosslandsvegen ved rundkøringa ved Esso-stasjonen, - og til Frekhaug kai (snøggbåtkaiaen). Derifra er det ei eksisterende gang- og sykkelveinett, oppgradert i nyere tid, mot Frekhaug senter.</p> <p>Det aktuelle tiltaket blir dermed en del av det sammenhengende G/S-nettet i søndre del av Alver og mot Bergen.</p> <p><i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i></p> <p>Alver kommune har et annet operativt prosjekt i umiddelbar nærhet knyttet til utbyggingen av Danielsen skole. Det omfatter legging av hovedledninger for vatn, avløp og overvatn. Her er store synergieffekter ved å gjennomføre tiltaket sammen med dette, særlig knyttet til store overskuddsmasser for hovedlednings-prosjektet og stort behov for fyllmasser knyttet til fortaus-prosjektet. I tillegg vil man kunne spare kostnader til rigg og drift. Hele det utvidede anleggsområdet kan da bli ferdigstilt i samme tidsperiode og dermed redusere belastningen på nærområdet.</p>
Plan- og eiendomsstatus	<p><i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i></p> <p>Området er ferdig regulert for formålet. Grunnavtaler er i slutføring. Søknad om byggeløyve gjenstår.</p>
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	<p><i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring</i></p> <p>Arbeidet skal snarest prosjekteres av ekstern konsulent og blir så lagt ut på anbud. Prosjektleder for tiltaket er på plass. Tilliggende VA-anlegg er allerede i gang.</p>
Gjennomføringsplan	<p><i>Tentativ gjennomføringsplan</i></p> <p>Sannsynligvis ferdig aug/ sep i 2020</p>

#### Generelt om utfylling av Miljøloftets prosjektark:

Som hovedregel skal alle felt fylles ut. Veiledningsteksten som står i kursiv i utfyllingsfeltene er først og fremst men som utfyllingsstøtte. Merk likevel at det skilles mellom skraverte kulepunkt og ikke skraverte kulepunkt. Skraverte kulepunkt skal omtales, mens ikke skraverte kulepunkt er veiledende og trenger ikke svares spesifikt ut hvis det ikke er relevant for det aktuelle prosjektet.



Oversiktskart som viser prosjektet (orange markering) i sammenheng med aktivitetsområder og knutepunkt. Utsnitt under fra C-tegning med fortauet i rødt.

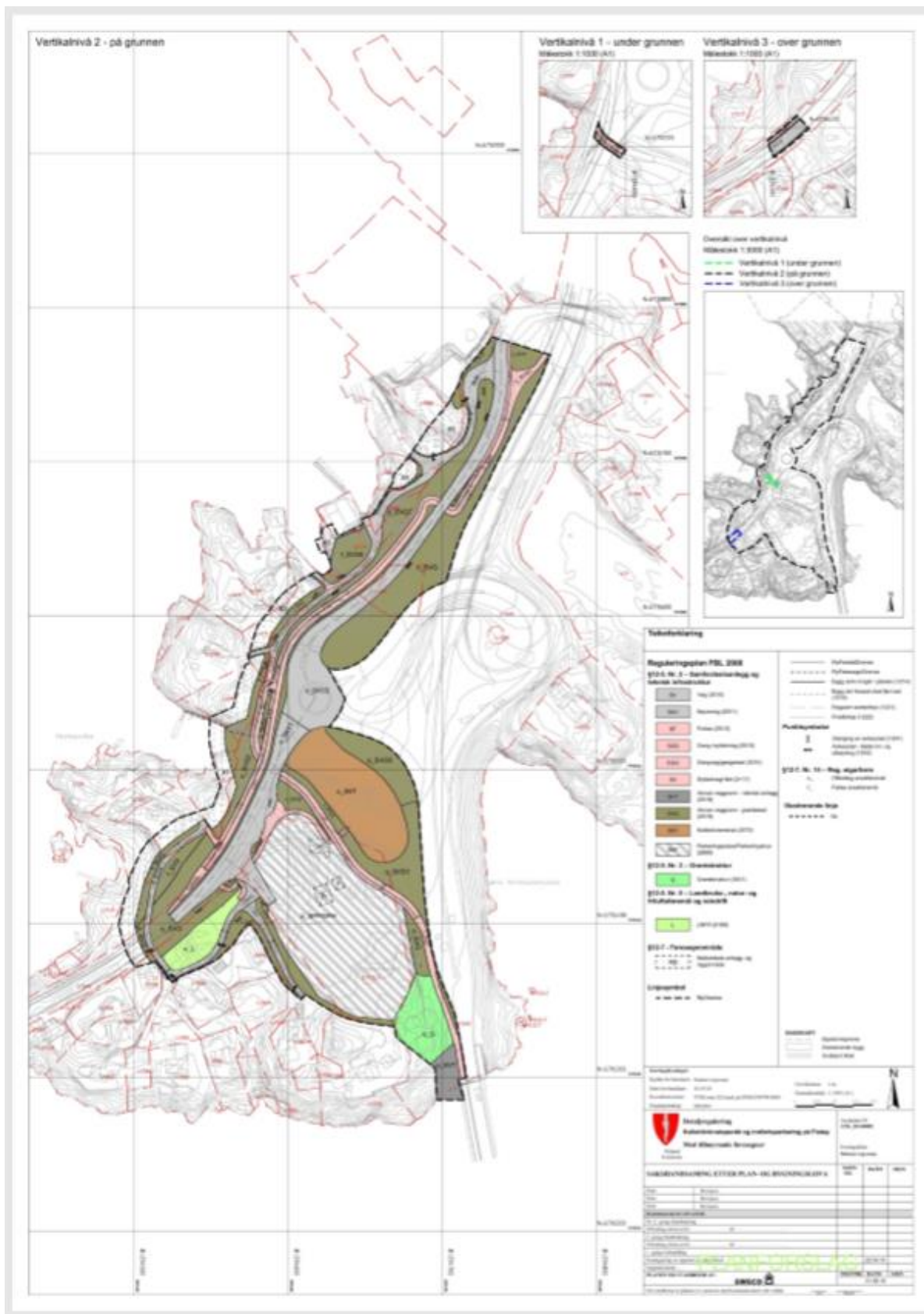


Utsnitt av C-tegning

## Prosjektark Miljøløftet

Prosjektnavn	E39 x Fv.564 på Flatøy i Alver kommune.	
Tiltaksområde	Gang- og sykkelvei	
Byggherre	Vestland fylkeskommune eller Statens vegvesen	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Etablere gjennomgående og oppgradert G/S-løsning langs vestsiden av dagens kryssområde og fjerne lokaltrafikk fra G/S-veien. Ombygging av fylkesveg-armer fra rundkjøring, samt sanering/ombygging og nybygging av underganger for G/S-veg.	
Formålet med prosjektet	Etablere et mer trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende, både til kollektivterminalen og ellers internt i området og mot Bergen.	
Målopp- fyllelse	Primær- kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.
	Støtte- kriterier	Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud. Gange og sykkeltilbudet inngår i et forbedret G/S- system i søndre del av Alver kommune og mot Bergen. Anlegget kan kostnadseffektivt utføres samtidig/før utbygging av kollektivterminalen og vil øke attraktiviteten til denne, samt effektivisere og trafiksikre den gjennomgående sykkelaktiviteten.
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til kollektiv. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi når det sees i sammenheng med ombygging av hele kollektivknutepunktet.	

Disponiblere midler	Kostnad							
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
	60 000				60 000			
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler						
	Prosjektet som del av helhet	<p>Tiltaket er et kompletterende tillegg til den delen av kollektivterminalen som ligger inkludert i Nh.pakken.</p> <p>Tiltaket er en del av tilretteleggingen for mer gange, sykling og kollektivreise internt og til og fra søndre del av Alver kommune.</p> <p>Tiltaket er en forbedring av eksisterende, sammenhengende nett av G/S-veier i søndre del av Alver og mot Bergen.</p> <p>Gjennom bygging av ny tilførselsvei til eiendommer, fjernes trafikkfarlig biltrafikk fra G/S, som vil få høy standard og muliggjør en langt høyere fart for syklistene enn i dagens løsning.</p>						
Plan- og eiendomsstatus		<p>Reguleringsplan er i sluttbehandling og forventes godkjent i løpet av våren. Anleggsområdet er delvis offentlig og delvis privat.</p> <p>Anlegget er klart for prosjektering og grunnforhandlinger når reg.plan er godkjent.</p>						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Hoveddelen av kollektivterminalen inngår i Nh.pakken og forventes startet opp høsten 2021. Forutsatt finansiering er det mulig med parallell utbygging med Nh.pakken.						
Gjennomføringsplan		Framdrift avhenger noe av hvem som blir byggherre, -SVV eller fylkeskommunen (Nh.pakken).						



Det omsøkte prosjektet omhandler etablering av ny løsning for gjennomgående G/S- veg langs vestsiden av planområdet, samt sanering av veitilkomst til eiendommene der via ny lokalveg for biltrafikk.

Elementene, som er markert med grønt under kolonnen «regulert løsning», innbefatter stort sett det som må gjennomføres for å få etablert g/s løsningen på vestsiden av fv. 564. Elementene inngår i kostnaden i tabell over her.



## Statens vegvesen

### 2. Fordeling elementer i regulert løsning og byggetrinn 1

I tabellen nedenfor er det forsøkt satt opp elementer i de ulike fasene.

Elementer	Regulert løsning	Byggetrinn 1
Kollektivterminal som beskrevet i full utbygging (81200)	X	X
Fullkanalisert T-kryss med venstresvingefelt og av- og påstigningslommer, kyss og kjøer (11100 + 61100)	X	X
Sykkelveg med fortau (bredde 5,5 meter) mellom kollektivterminal og parkering. Bygges frem til eksisterende kulvert under Fv564. Ca. 150 meter lang (76200)	X	X
Atkomstveger dim. kl. A1 3,5 m. Total lengde ca. 70+60=130m (41100 + 42100)	X	X
Gangveg mellom innfartsparkering og fv. 564 (72100)	X	X
Innf. park. red. ant. ordinære plasser 3600m <sup>2</sup>	X	X
Støytiltak byggetrinn 1	X	X
Grunnerverv byggetrinn 1	X	X
Sikringsmasse byggetrinn 1	X	X
Ny fv. 564 fra eksisterende rundkjøring og nordover, dim. kl. Sa2 (12200)	⊗	
G/S- veg på vestsiden av fv. 564 og videre mot FRAMO (72300)	⊗	
Ny tilkomstveg, under bru-kar i sør (43000)	⊗	
Ny G/S kulvert fra knutepunktet til vestsiden av fv. 564	⊗	
Tillegg innf. park. reg. løsning (6600m <sup>2</sup> - 3600m <sup>2</sup> ) = 3000m <sup>2</sup> .	X	
Rive 2 stk. kulverter	⊗	
Hvilebrakke til sjåførene	X	
Tillegg støytiltak regulert løsning	⊗	
Tillegg grunnerverv regulert løsning	⊗	
Tillegg sikringsmasse regulert løsning	⊗	
Langs Fv564 fra eks. rundkjøring og nordover omlegges fortau til motsatt side av veien, samt flytting av gangfelt. Strekning ca. 130 m.		X
På grunn av vegutvidelsen som følger av nytt T-kryss vil det være nødvendig å forlenge eksisterende kulvert. Total forlengelse ca. 5 meter – innvendige mål forutsettes å følge eksisterende situasjon.		X



## Statens vegvesen

VESTLAND FYLKESKOMMUNE  
Postboks 7900  
5020 BERGEN

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Cathrine Nordeide / 97537093

Vår referanse:  
20/24975-13

Deres referanse:

Vår dato:  
18.03.2020

### Framtidig oppdragsgiveransvar for finansieringsavtale for bypakker

#### Bakgrunn

I tråd med regionsreformen har fylkeskommunene fra og med 01.01.20 overtatt vegadministrasjon for fylkesvegene. Fylkeskommunene har etter dette også overtatt oppdragsgiveransvaret for bompengeprojekt på fylkesveg, og fått overdratt finansieringsavtalen inngått med det regionale bompengeselskapet i disse prosjektene.

#### Avtaleverket

De regionale bompengeselskapenes aktiviteter er regulert i et avtaleverk bestående av bompengavtale, prosjektavtale og finansieringsavtale. Bompengavtalen er inngått mellom det regionale bompengeselskapet og Samferdselsdepartementet. Avtalen gir bompengeselskapet en generell rett til å kreve inn bompenger på offentlig veg og beskriver de overordnede rammer for bompengeselskapets aktivitet. Statens forvaltning av avtalen er lagt til Statens vegvesen.

Prosjektavtalen inngås mellom bompengeselskapet eller prosjektselskapet (dersom bompengeselskapet er organisert i henhold til konsernmodellen) og Staten vegvesen. Avtalen gir tillatelse til etablering og drift av bompengeskjeving på spesifiserte vegstrekninger samtidig som bompengeselskapet forplikter seg til å stille med midler til et utbyggingsprosjekt.

Finansieringsavtalen inngås mellom oppdragsgiver og det regionale bompengeselskapet for det konkrete bompengeprojektet. Finansieringsavtalen angir de nærmere vilkårene for bompengeselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler. Samtidig skal finansieringsavtalen regulere samhandlingen mellom utbygger og bompengeselskapet når det gjelder montering og senere nedmontering av vegkantutstyr. Det er også i denne avtalen utbyggers forpliktelser til varsling ved vegåpning o.l. er forankret.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

### **Finansieringsavtale for bypakke**

Bypakker består av en portefølje av prosjekter som ofte involverer opptil tre ulike vegeiere; stat, fylkeskommune og kommune. Regelen er at det skal være en finansieringsavtale pr. bompengeprojekt. Når det er flere parter på utbyggingssiden, kan det være usikkerhet knyttet til hvem av aktørene som skal ivareta rollen som oppdragsgiver overfor bompengeselskapet. Når det gjelder finansieringsavtalen for bypakker som sorterer under belønningsordningen, overlater vi til partene i styringsgruppene å avklare seg imellom om det er Statens vegvesen eller fylkeskommunen som skal ha det framtidige ansvaret for finansieringsavtalen.

#### Dette gjelder følgende bypakker:

- Bypakke Bergen (Miljøløftet)
- Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken)
- Bypakke Trondheim (Miljøpakken)
- Bypakke Nedre Glomma
- Bypakke Grenland
- Oslopakke 3
- Samferdselspakke Kristiansandregionen

Tilbakemelding om hvem som skal ha oppdragsgiveransvaret for finansieringsavtalen sendes Myndighet og regelverk i Statens vegvesen snarest mulig.

Myndighet og regelverk  
Med hilsen

Marit Brandtsegg  
Direktør

Åge K. Jensen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til  
AGDER FYLKESKOMMUNE, Agder fylkeskommune Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL  
BERGEN KOMMUNE, Postboks 7700, 5020 BERGEN  
FREDRIKSTAD KOMMUNE, Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD  
FYLKESMANNEN I VESTLAND, Njøsavegen 2, 6863 LEIKANGER  
JERNBANEDIREKTORATET, Postboks 16, 0101 OSLO  
KRISTIANSAND KOMMUNE, Postboks 417 Lund, 4604 KRISTIANSAND S



MALVIK KOMMUNE, Postboks 140, 7551 HOMMELVIK  
OSLO KOMMUNE, RÅDHUSET, 0037 OSLO  
PORSGRUNN KOMMUNE, Postboks 128, 3901 PORSGRUNN  
RANDABERG KOMMUNE, Postboks 40, 4096 RANDABERG  
ROGALAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER  
SANDNES KOMMUNE, Postboks 583, 4302 SANDNES  
SARPSBORG KOMMUNE, Postboks 237, 1702 SARPSBORG  
Siljan kommune, Postboks 16, 3749 SILJAN  
SKIEN KOMMUNE, Postboks 158 Sentrum, 3701 SKIEN  
SOLA KOMMUNE, Postboks 99, 4097 SOLA  
STAVANGER KOMMUNE, Postboks 8001, 4068 STAVANGER  
STJØRDAL KOMMUNE, Postboks 133, 7501 STJØRDAL  
TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM  
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER  
VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN  
VESTLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 7900, 5020 BERGEN  
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

#### Kopi

BOMPENGESELSKAP NORD AS, Kongens gate 43, 8514 NARVIK  
FERDE AS, Postboks 2623 Møhlenpris, 5836 BERGEN  
Fjellinjen AS, Postboks 459 Sentrum, 0105 OSLO  
VEGAMOT AS, Postboks 6052, 7434 TRONDHEIM  
VEGFINANS AS, Ingeniør Rybergs gate 99, 3027 DRAMMEN



## Statens vegvesen

VESTLAND FYLKESKOMMUNE  
Postboks 7900  
5020 BERGEN

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Cathrine Nordeide / 24058736

Vår referanse:  
20/24975-10

Deres referanse:

Vår dato:  
19.03.2020

### Overdragelse av finansieringsavtaler – Vestland fylkeskommune

#### Bakgrunn

I tråd med regionsreformen har fylkeskommunene fra og med 01.01.20 overtatt vegadministrasjon for fylkesvegene. Dette innebærer en virksomhetsoverdragelse fra Statens vegvesen til fylkeskommunene når det gjelder fylkesveg. Bakgrunnen for dette brevet er overdragelse av ansvaret for finansieringsavtaler for bompengeprosjekter der fylkeskommunene vil stå som ansvarlig oppdragsgiver etter ny ansvarsdeling.

#### Avtaleverket

De regionale bompengeselskapenes aktiviteter er regulert i et avtaleverk bestående av bompengeavtale, prosjektavtale og finansieringsavtale. Bompengeavtalen er inngått mellom det regionale bompengeselskapet og Samferdselsdepartementet. Avtalen gir bompengeselskapet en generell rett til å kreve inn bompenger på offentlig veg og beskriver de overordnede rammer for bompengeselskapets aktivitet. Statens forvaltning av avtalen er lagt til Statens vegvesen.

Prosjektavtalen inngås mellom bompengeselskapet eller prosjektselskapet (dersom bompengeselskapet er organisert i henhold til konsernmodellen) og Staten vegvesen. Avtalen gir tillatelse til etablering og drift av bompengeinnkreving på spesifiserte vegstrekninger samtidig som bompengeselskapet forplikter seg til å stille med midler til et utbyggingsprosjekt.

Finansieringsavtalen inngås mellom oppdragsgiver og det regionale bompengeselskapet for det konkrete bompengeprojektet. Finansieringsavtalen angir de nærmere vilkårene for bompengeselskapets finansieringsplikt, og sikrer oppdragsgivers rett til rekvirering av bompengemidler. Samtidig skal finansieringsavtalen regulere samhandlingen mellom utbygger og bompengeselskapet når det gjelder montering og senere nedmontering av

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

vekantutstyr. Det er også i denne avtalen utbyggers forpliktelser til varsling ved vegåpning o.l. er forankret.

### **By-/vegpakke**

Vestland fylkeskommune har pr. i dag flere by- eller vegpakker. En by-/vegpakke består av en portefølje av prosjekter som ofte involverer opptil tre ulike vegeiere; stat, fylkeskommune og kommune. Regelen er at det skal være en finansieringsavtale pr. bompengeprojekt. Når det er flere parter på utbyggingsiden, kan det være usikkerhet knyttet til hvem av aktørene som skal ivareta rollen som oppdragsgiver overfor bompengeselskapet. Statens vegvesen legger til grunn at oppdragsgiveransvaret fordeles mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen ut fra den vegeier som har det største utbyggingsinteresser i pakken. Det legges til grunn at fylkeskommunen ivaretar kommunale interesser.

Vi er blitt gjort oppmerksom på at tidligere Hordaland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Statens vegvesen region vest allerede tidlig i 2019 diskuterte overdragelsen av oppdragsgiveransvaret for by- og vegpakker når Vestland fylkeskommune var på plass. Vi gjør oppmerksom på at selv om oppdragsgiveransvar overfor bompengeselskapet for by- og vegpakkene overdras til fylkeskommunen, er ikke dette til hinder for at fylkeskommunen og Statens vegvesen kan inngå egne avtaler vedrørende utføring av byggherreoppgaver i pakkene.

Når det gjelder finansieringsavtalen for Bypakke Bergen overlater vi til partene i styringsgruppen for bypakken å avklare seg imellom hvem som skal ha det framtidige ansvaret for finansieringsavtalen.

### **Overdragelse av finansieringsavtaler**

Etter regionsreformen er det fylkeskommunen som er oppdragsgiver for bompengeprojekt på fylkesveg. Dermed overføres retten til å inngå finansieringsavtaler med bompengeselskapene, både for eksisterende bompengeprojekt på fylkesveg der dette ennå ikke er på plass og for fremtidige prosjekter, til fylkeskommunene.

I følgende prosjekt er det inngått finansieringsavtale som overdras til fylkeskommunen:

- Fv. 48 Årsnes ferjekai
- Nordhordlandspakken

Vedleggene til finansieringsavtalen består av stortingsproposisjon, innstilling og stortingets vedtak, prosjektavtale, bompengearvtale og betalings- og rekvisisjonsplan.

Prosjektavtalen og bompengearvtalen er vedlagt i brevet. Stortingets behandling av saken er tilgjengelig på stortinget sine nettsider. Allerede fastsatte betalings- og rekvisisjonsplaner kan innhentes fra det regionale bompengeselskapet.

Originale finansieringsavtalene vil bli ettersendt i pr. post.

I følgende prosjekt er det ikke inngått finansieringsavtale, og det regionale bompengeselskapet Ferde vil ta kontakt for å inngå avtale når prosjektavtalen er på plass:

- Askøypakken
- Bømlopakken
- Førdepakken
- Kvammapakken
- Jondalstunnelen
- Fv. 546 Austevollbrua

Bompengeavtalen og siste versjon av mal for finansieringsavtalen er vedlagt dette brevet. Vi gjør oppmerksom på at malen er til gjennomgang og det kan derfor komme endringer i denne. Bompengeselskapene vil ha et ansvar overfor sine oppdragsgivere og sikre at riktig mal blir benyttet ved avtaleinngåelse når dette blir aktuelt. Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet er ansvarlig for malene.

Statens vegvesen anser med dette brev at retten til å inngå finansieringsavtaler for bompengeprosjekt på fylkesveg i Vestland fylkeskommune er overdratt til fylkeskommunen. Vi vil komme tilbake til eventuell overdragelse av gjeldende finansieringsavtale for Bypakke Bergen på et senere tidspunkt om dette blir aktuelt.

Om fylkeskommunen har spørsmål knyttet til det som tas opp i dette brevet kan Myndighet og regelverk, avdeling Brukerfinansiering i Vegdirektoratet kontaktes.

Med hilsen

Ingrid Dahl Hovland  
Vegdirektør

Marit Brandtsegg

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
FERDE AS, Postboks 2623 Møhlenpris, 5836 BERGEN

## NOTAT

### Vedlegg nr. 4

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi:

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule / 93053457  
Vår dato: 27.03.2020

## Sak 22/20 Orienteringssak: Prøveordning med stengning av Bryggen/Torget

Notatet har tidligere vært sendt ut som Sak 14/20 Orienteringssak: Prøveordning med stengning av Bryggen/Torget til 2021 til møtet som var berammet til fredag 13. mars 2020, men som ble avlyst.

### Bakgrunn for saken

Bystyret i Bergen vedtok 25. september 2019 å be byrådet om å legge frem en sak for bystyret hvor de vurderer mulighetene for en prøveordning med stengning av Bryggen for privatbilisme i perioden mai–september.

Miljøløftet v/Sentrumsgruppen har fått oppgaven med å utføre nødvendige utredninger knyttet til prøveordningen. Sentrumsgruppen startet arbeidet tidlig i oktober 2019 med en mulighetsanalyse der ulike prinsipper for stengning av trafikk over Bryggen/Torget ble vurdert. Analysen har gitt grunnlag for en anbefaling av stengningsprinsipp som foreslås lagt til grunn for videre detaljering. Saken har vært drøftet i AKG flere ganger underveis i perioden oktober 2019 til mars 2020.

### AKGs vurdering

AKGs vurdering og anbefaling er i tråd med sentrumsgruppens konklusjoner:

Stengning kun over Bryggen vil føre til en betydelig trafikkøkning i Øvregaten. Å stenge Bryggen, samtidig som det er åpent for gjennomkjøring i Øvregaten – Vetrilidsallmenningen – Torget, er problematisk sett opp mot premisene om å unngå en «forplantning av trafikk til andre sårbare gater som Øvregaten».

Sentrumsgruppen i Miljøløftet har på bakgrunn av dette søkt alternative løsninger som gir bedre måloppnåelse i forhold til bystyrets premisser, og kommet fram til at en stengning av Torget vil gi like stor trafikkavlastning av Bryggen som alternativet med å bare stenge Bryggen. Stenging av Torget vil i tillegg føre til stor trafikkavlastning av den indre

bykjernen, inkludert Øvregaten, Torget, Småstrandgaten, Strandkaaien og Christies gate.

Foreslått løsning vil føre til en trafikkøkning i Fløyfjellstunnelen, men ettersom prøveperioden er om sommeren når trafikken er lavere enn ellers i året, regnes ikke stengingen å skape vesentlige kapasitetsproblemer.

## **Iverksettelse og finansiering – AKGs anbefaling**

Iverksettelse av ordningen vil kreve omfattende planlegging, koordinering med andre planer og tid til å gjennomføre innkjøp og utførelse. AKG anbefaler å legge opp til en prøveordning som starter 1. juli og varer i vel 2 måneder. Ved å unngå stenging i mai og juni vil man få erfaring med trafikksystemet i sommerferien og kan eventuelt optimalisere for en normalsituasjon i august/september når trafikantene til en viss grad har tilpasset seg den nye trafikksituasjonen.

En prøveordning med stengning over Torget allerede sommeren 2020 er vurdert som gjennomførbar dersom man avgrenser prosjektet til manuell skilting, endring av signalplaner og informasjonsarbeid. Planlegging, prosjektering og gjennomføring av fysiske veiltak vil ikke kunne gjennomføres før sommeren.

Prøveordningen skal evalueres. Miljøløftet må i forlengelsen av dette også vurderes om prinsippene i trafikkløsningen kan videreføres på permanent basis som del av en ny trafikkplan for sentrum. Det må avklares hvilke avbøtende tiltak en permanent stengningsløsning krever.

Prøveordningen er så langt kostnadsberegnet til 4 mill. kroner i 2020. Dette prosjektet ligger ikke inne i Miljøløftets handlingsprogram, men er sterkt ønsket av alle partene i Miljøløftet. AKG anbefaler derfor at prosjektet gjennomføres i 2020 og at prosjektet finansieres med tilgjengelige midler i Miljøløftets 2020-budsjett.

## **Forslag til vedtak**

Styringsgruppen tar saken til orientering.