



## Møtepapir

### Styringsgruppen for Miljøløftet

**Møte** 4/2020 | **Klokkeslett:** 09:00 - 12:00 | **Dato:** 24.04.2020

**Møtested:** Skype

Saksbehandler: Solveig Paule  
Dato: 21.04.2020

## Saksliste

- Sak 24/20 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 25/20 Godkjenning av referat fra møte 3/2020
- Sak 26/20 Miljøløftets Handlingsprogram 2021-2024 v/ sekretariatet (notat)
- Sak 27/20 Orienteringssak: Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene v/ sekretariatet og SVV (muntlig)
- Sak 28/20 Orienteringssak: Status planlegging Bybanen BT 5 v/ Bergen kommune og VLFK (muntlig)
- Sak 29/20 Orienteringssak: Mulighet for videreføring av Bybanen til Spelhaugen v/ VLFK (muntlig)
- Sak 30/20 Orienteringssak: Bompengereformen, herunder systemtilpasning som sikrer høyeste takst i rushtiden v/ SVV (muntlig)
- Sak 31/20 Orienteringssak: Reisevaneundersøkelsen v/ SVV (muntlig)
- Sak 32/20 Eventuelt

## Sak 24/20 Godkjenning av innkalling og saksliste

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

## Sak 25/20 Godkjenning av referat fra møte 3/2020

Se vedlegg 1.

*Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.*

## Sak 26/20 Miljøloftets Handlingsprogram 2021-2024

Sekretariatet har laget et forslag til Handlingsprogram 2021-2024. Rammene for dette forslaget er tidligere drøftet i Miljøloftets arbeidsutvalg og i Miljøloftets administrative koordineringsgruppe (AKG).

Forslag til handlingsprogram inneholder også behov for midler til prosjekter i 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 handlingsprogram 2021-2024 vedtas. Sekretariatet gjør nødvendige tilpasninger som f.eks. å indeks-justere. Handlingsprogrammet sendes over til partene for lokalpolitiske vedtak innen sommeren 2020.*

## Sak 27/20 Orienteringssak: Orientering om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene

Sekretariatet og SVV orienterer om trafikk- og inntektstall i bomstasjonene i Bergen så langt i 2020.

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

## Sak 28/20 Orienteringssak: Status planlegging Bybanen BT 5

Bergen kommune og Vestland fylkeskommune orienterer kort om status for planlegging av Bybanen til Åsane.

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

## **Sak 29/20      Orienteringssak: Mulighet for videreføring av Bybanen til Spelhaugen**

Vestland fylkeskommune orienterer kort om mulighetene for videreføring av Bybanen til Spelhaugen.

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

## **Sak 30/20      Orienteringssak: Bompengereformen, herunder systemtilpasning som sikrer høyeste takst i rushtiden**

Staten vegvesen orienterer kort om Bompengereformen, herunder systemtilpasning som sikrer høyeste takst i rushtiden.

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

## **Sak 31/20      Orienteringssak: Reisevaneundersøkelsen**

Staten vegvesen orienterer kort reisevaneundersøkelsen.

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

## **Sak 32/20      Eventuelt**

## REFERAT

Vedlegg nr. 1

### Styringsgruppen for miljøløftet

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

Møtested: Skype

Saksbehandler: Solveg Paule

Dato: 02.04.2020

	Navn	Part
<i>Møtedeltakere</i>	Bjørne Grimsrud	Møteleder, Statens vegvesen
	Thor Haakon Bakke	Byråd, Bergen kommune
	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
	Kjell Kvingedal	Fylkesmannen i Vestland
	Tone Oppedal	Avdelingsdirektør, Statens vegvesen
	Trond Høyde	Jernbanedirektoratet
	Alberte Ruud	Statens vegvesen
	Sara Sekkingstad	Ordfører, Alver kommune
	Hogne Haugsdal	Alver kommune
	Roald Steinseide	Varaordfører, Askøy kommune
	Eystein Venneslan	Rådmann, Askøy kommune
	Trine Lindborg	Ordfører, Bjørnafjorden kommune
	Jarle Kvalvik	Bjørnafjorden kommune
Tom Georg Indrevik	Ordfører, Øygarden kommune	
Rune Lid	Rådmann, Øygarden kommune	
Solveig Paule	Sekretariatsleder Miljøløftet	
<i>Øvrige deltakere</i>	Kristoffer S. Monsen	Sekretariatet, Miljøløftet
	Eva Mari Pettersen	Sekretariatet, Miljøløftet
	Håkon Solheim	Sekretariatet, Miljøløftet
	Kristian Bauge	Statens vegvesen
	Torill Klinker	Vestland fylkeskommune
	Torild Hage	Jernbanedirektoratet
	Astrid Håvik	Jernbanedirektoratet
	Geir Kvile	Bergensavisen

## 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 – Miljøloftets Handlingsprogram 2021-2024
Sak 20/20	Fremdrift og frister – evt. endringer som følge av Korona-utbruddet
Sak 21/20	Overdragelse av finansieringsavtale og framtidig oppdragsgiveransvar for finansieringsavtale for bypakker
Sak 22/20	Orienteringssak: Prøveordning med stengning av Bryggen/Torget
Sak 23/20	Eventuelt

### **Sak 17/20 Godkjenning av innkalling og saksliste**

*Vedtak: Innkallingen ble godkjent.*

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

*Vedtak: Referatet ble godkjent uten merknader.*

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

Controller Eva Mari Pettersen i Miljøloftets sekretariatet presenterte de overordnede økonomiske rammene for Miljøloftets handlingsprogram 2021-2024, samt en oversikt over innspillene som er kommet fra partene. Møteleder Bjørne Grimrud redegjorde for Statens vegvesen sin videre oppfølging av innspillet. Se vedlagte presentasjoner.

Deretter kommenterte partene kort sine innspill. Bergen kommune viste til sine skriftlige kommentarer, som var vedlagt saken som vedlegg 2a. Askøy kommune opplyste at det ene prosjektet, Kvernhusdalen, vil bli utsatt til 2022. Alver kommune opplyste at kollektivterminal på Flatøy vil bli utsatt til 2022. Øygarden kommune har oppdatert sitt prosjektark for ombygging av sentrumsgate regionsenter Straume, og ber om at innspillet blir oppdatert tilsvarende, slik at dette prosjektet står med 5 mill. kroner i 2021.

*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**

Statens vegvesen redegjorde kort om forsinkelser i tre Miljøloftet-prosjekter som følge av Korona-utbruddet.

*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. Fylkesdirektør for mobilitet og kollektiv Håkon Rasmussen og avdelingsdirektør Tone Oppedal i Statens vegvesen redegjorde for at virksomhetene samarbeidet godt om dette, og at avtalene var klare for overføring.

*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. Byråd Thor Haakon Bakke og seksjonssjef Øivind Støle fra Bergen kommune redegjorde kort for saken i møtet. Saken har tidligere vært drøftet i AKG, og partene anbefaler å legge opp til en prøveordning som starter 1. juli og varer i vel 2 måneder. 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.

*Vedtak: Prøveordningsprosjektet gjennomføres. Styringsgruppen ber AKG omprioritere innenfor fylkeskommunens andel av finansieringen i Miljøløftets budsjett for 2020, slik at prosjektet blir tilført finansiering som omtalt i saksfremlegget.*

## Sak 23/20 Eventuelt

To saker:

1. Vestland fylkeskommune redegjorde kort om at det pågår et utredningsarbeid ang. mulighetene for videreføring av Bybanen til Spelhaugen.
2. Statens vegvesen redegjorde kort for fremdriftsplanen for en systemtilpasning som skal sikre at høyeste takst gjelder i rushtiden. Denne tilpasningen er omtalt i Prop 11 S, og skal sikre at de som passerer en av de nye bomstasjonene først og dermed er omfattet av timeregelen, likevel skal betale høyeste takst dersom de innen en time passerer en bomstasjon med rushtidsavgift. Tilpasningen er forsinket, men ventes å være klar i november/desember 2020. Statens vegvesen vil gi en mer grundig orientering om denne saken i neste møte.

## NOTAT

## Vedlegg nr. 2

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi:

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule / 93053457  
Vår dato: 21.04.2020

## Sak 26/20 Handlingsprogram 2021-2024

### 1. Bakgrunn for saken

Sekretariatet legger med dette frem et forslag til Handlingsprogram 2021-2024 som viser hvordan Miljøløftets samlede midler foreslås disponert i perioden. Forslaget er i 2020-kr. og vil bli justert til 2021-kr. før endelig ferdigstillelse.

Ny byvekstavtale gjelder fra og med 2019. Avtalen er vedtatt av alle de fem kommunene Bergen (også part i eksisterende avtale), Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, samt av Vestland fylkeskommune, og venter nå på regjeringsgodkjenning. Tre av de fire nye kommunene (Alver, Askøy og Øygarden) har meldt inn prosjekter til Handlingsprogram 2021-2024. For finansiering av disse tas det forbehold om regjeringsgodkjenning.

Sekretariatet presiserer at år 1 i handlingsprogrammet (2021) er retningsgivende, dog avhengig av endelige vedtak i Storting (statsbudsjettet) og Fylkesting (fylkesbudsjettet), mens år 2 til 4 (2022-2024) er veiledende.

Handlingsprogrammet rulleres årlig. Det betyr f.eks. at Bjørnafjorden kommune fortsatt har mulighet til å få finansiering til prosjekter i kommende fireårsperiode, selv om det ikke fremkommer av Handlingsprogram 2021-2024.

Tabell 1 viser oversikt over hvordan programområdemidler, fylkeskommunale midler og statlige belønningsmidler foreslås disponert i den kommende fireårsperioden:

Tabell 1

Handlingsprogram 2021-2024 for byvekstavtalen									
Disponible midler					Foreslått bruk				
<b>1. Disponible midler gjennom Byvekstavtalen</b>	2021	2022	2023	2024	<b>2. Foreslått bruk: Eksisterende prosjekt</b>	2021	2022	2023	2024
Programområdemidler (post 30)	415 200	415 200	415 200	415 200	Programområdemidler (post 30)	375 907	418 404	167 040	210 000
Fylkeskommunale midler	270 000	270 000	270 000	270 000	Fylkeskommunale midler	261 000	201 714	149 188	148 700
Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	33 990	33 990	33 990	33 990	Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	0	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>719 190</b>	<b>719 190</b>	<b>719 190</b>	<b>719 190</b>	<b>Sum</b>	<b>636 907</b>	<b>620 118</b>	<b>316 228</b>	<b>358 700</b>
<b>3. Disponible midler før nye prosjekt</b>	2021	2022	2023	2024	<b>4. Foreslått bruk: Nye prosjekt</b>	2021	2022	2023	2024
Programområdemidler (post 30)	39 293	-3 204	248 160	205 200	Programområdemidler (post 30)	83 000	183 500	65 000	17 400
Fylkeskommunale midler	9 000	68 286	120 812	121 300	Fylkeskommunale midler	9 000	10 000	10 000	0
Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	33 990	33 990	33 990	33 990	Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	5 500	4 000	0	0
<b>Sum</b>	<b>82 283</b>	<b>99 072</b>	<b>402 962</b>	<b>360 490</b>	<b>Sum</b>	<b>97 500</b>	<b>197 500</b>	<b>75 000</b>	<b>17 400</b>
<b>5. Disponible midler etter nye prosjekt</b>	2021	2022	2023	2024	<b>6. Foreslått bruk: Eksisterende + nye prosjekt</b>	2021	2022	2023	2024
Programområdemidler (post 30)	-43 707	-186 704	183 160	187 800	Programområdemidler (post 30)	458 907	601 904	232 040	227 400
Fylkeskommunale midler	-	58 286	110 812	121 300	Fylkeskommunale midler	270 000	211 714	159 188	148 700
Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	28 490	29 990	33 990	33 990	Statlige belønningsmidler (eks. Skyss)	5 500	4 000	-	-
<b>Sum</b>	<b>-15 217</b>	<b>-98 428</b>	<b>327 962</b>	<b>343 090</b>	<b>Sum</b>	<b>734 407</b>	<b>817 618</b>	<b>391 228</b>	<b>376 100</b>

## 2. Statlige programområdemidler (post 30)

Forslag til Handlingsprogram 2021-2024 viser fordeling av statlige programområdemidler for 2021 slik det ble foreslått i styringsgruppens møte 1. april.

Partene har meldt inn flere prosjekter til statsbudsjett 2021, og de fleste prosjektene har utgifter også i 2022. Som det fremkommer av tabell 1, viser Handlingsprogrammet høyere planlagt bruk enn gjennomsnittlig finansiering per år tilsier i 2021 og 2022. I 2023 og 2024 er det disponert mindre enn årlig gjennomsnitt. I byvekstavtalen er programområdemidlene omtalt med årlig gjennomsnitt og fordelt pr. kommune.

Tabell 2 viser oversikt over bruk av post 30 midler i forslag til Handlingsprogram 2021-2024 fordelt på kommunene:

Tabell 2

Kommune	Finansiering: programområdemidler (2019-2029)	Bruk 2019 og 2020	Handlingsprogram 2021-2024				Bindinger utover 2024	Sum bundet til prosjekter før 2021 OG i utkast til HP 2021-2024	Resterende post 30 midler
			2021	2022	2023	2024			
Bergen kommune	3 136,1	751,2	395,9	453,4	197,0	227,4	551,8	2 576,7	559,4
Alver kommune	324,5	-	25,0	91,5	-	-	-	116,5	208,0
Askøy kommune	326,7	-	23,0	27,0	10,0	-	-	60,0	266,7
Bjørnafjorden kommune	275,0	-	-	-	-	-	-	-	275,0
Øygarden kommune	425,7	-	15,0	30,0	25,0	-	-	70,0	355,7
<b>Sum</b>	<b>4 488,0</b>	<b>751,2</b>	<b>458,9</b>	<b>601,9</b>	<b>232,0</b>	<b>227,4</b>	<b>551,8</b>	<b>2 823,2</b>	<b>1 664,8</b>

## 3. Statlig tilskudd til store kollektivprosjekter (post 63)

For Bergensområdet er det Bybanen som er omfattet av denne ordningen. Behov for perioden meldes inn via Statens vegvesen og er gjengitt i tabell 3:

Tabell 3

Post 63: Statlig tilskudd til store kollektivprosjekt	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
Statens 50% andel av Bybanen 4	890	250	48		<b>1 188</b>

## 4. Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)

### 4.1. Ordinære belønningsmidler

Byvekstavtalen slår fast at belønningsmidlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Hvordan belønningsmidlene konkret skal disponeres i handlingsprogramperioden, er ennå ikke blitt drøftet i Miljøløftet.

Belønningsmidlene skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. I handlingsprogrammet er belønningsmidlene lagt inn som inntekt per kommune, samt med 280 mill. kroner årlig til Skyss, slik avtalen forutsetter.

For belønningsmidlene for 2019 og 2020, legger partene til grunn at disse kan tildeles til kommunene etter søknad om konkrete prosjekter som er innenfor formålet for ordningen. Søknaden utformes som et prosjektark for det aktuelle prosjektet, som så drøftes i Miljøløftets arbeidsutvalg (AU), med forankring i Miljøløftets administrative



koordineringsgruppe (AKG). Deretter gjennomføres eventuelle lokalpolitiske prosesser før midlene tildeles.

F.o.m. 2021 er belønningsmidlene innarbeidet i Handlingsprogram 2021-2024. Det er så langt kun et fåtall prosjekter som er meldt inn til finansiering over denne posten, og partene har derfor et handlingsrom her. Tabell 4 viser en oversikt over alle belønningsmidlene i handlingsprogramperioden.

Tabell 4

Belønningsmidler (post 66)	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
Bergen	23,76	23,76	23,76	23,76	95,0
Alver	2,46	2,46	2,46	2,46	9,8
Askøy	2,47	2,47	2,47	2,47	9,9
Bjørnafjorden	2,08	2,08	2,08	2,08	8,3
Øygarden	3,22	3,22	3,22	3,22	12,9
Skyss	280	280	280	280	1 120
Reduserte bompenger	55	55	55	55	220
Bedre kollektivtilbud	55	55	55	55	220
Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	50	50	50	50	200
<b>Sum belønningsmidler</b>	<b>474</b>	<b>474</b>	<b>474</b>	<b>474</b>	<b>1 896</b>

#### 4.2. Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeavtale. I perioden 2021-2024 er det beregnet at tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud til avtaleområdet vil bli på 440 mill. kroner – fordelt med 220 mill. kroner til reduserte bompenger (55 mill. årlig) og 220 mill. kroner til Bybanen (55 mill. årlig).

#### 4.3. Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeavtale. I perioden 2021-2024 får avtaleområdet tildelt 200 mill. kroner i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk (50 mill. årlig). Midlene fordeles direkte til Skyss i tråd med lokalpolitiske vedtak.

### 5. Fylkeskommunale midler

Forslag til handlingsprogram viser balanse mellom tilgjengelig finansiering og utgifter til planlagte prosjekter i 2021. Hovedandelen av de fylkeskommunale midlene i 2021 går til prosjekter som allerede er igangsatt og som har løyvinger også i tidligere handlingsprogram. Grunnet disse bindingene, har handlingsrommet for å legge inn nye prosjekter i 2021, vært svært begrenset.

De nye prosjektene som foreslås tatt inn i 2021, er vist i tabell 5:

Tabell 5

Prosjekt (i 1000 2020kr.)	Total prosjekt-kostnad	2021	2022	2023	2024
Vadmyra endeholdeplass	4 000	4 000			
Trafikkplan Bergen sentrum	25 000	5 000	10 000	10 000	

I 2022, 2023 og 2024 er handlingsrommet langt større, og Miljøløftet har mange aktuelle prosjekter under planlegging innen både gange, sykkel og trafiksikkerhet og innen kollektiv. Prosjekter som har vært drøftet i rulleringen av Handlingsprogram 2021-2024, og som foreslås vurdert igjen ved neste rullering til Handlingsprogram 2022-2025, er gjengitt i tabell 6:

Tabell 6

Ny prosjekt - til vurdering ved neste rullering (i 1000 2020kr)	Total prosjekt-kostnad
<b>Gange, sykkel og trafiksikkerhet</b>	
Fotgjengersikring - Kjøkkelvik skole	1 000
Fremkommelighetstiltak (Krysningspunkt, enklere TS-tiltak, vikeplikt, merking/skilting, snarveier)	58 000
Fv. 252 Hagerups vei, Storetveitvegen – Nattlandsveien, oppgradering av sykkelfelt i kombinasjon med fartsputer	62 000
Fv. 5300 Sykkelfelt/sykkelveg Hesthaugvegen, Åsane terminal-Morvik, del 1: Åsane terminal- Haukeland skole	46 000
Fv. 557 Bjørgevegen, Sandeide - Lyderhornsveien, sykkelveg med fortau	328 100
Fv. 582 Michael Krohns gate, Gyldenpris – Danmarks plass, oppgradering sykkelfelt	34 000
Fv. 582 Storetveitvegen, Hagerupsvei- Minde Alle	109 000
Fv. 585 Sykkelfelt Nattlandsveien Nord, Wier Jenssens vei - Hagerups vei	74 000
Gateopprustning Baneveien-Nøstegaten-Vestre Murallmenningen	75 000
Gateopprustning Øvre- og Nedre Korskirkeallmenningen	45 000
Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen sammenhengende GS-tilbud	34 000
Fv. 5302 Sykkelfelt/sykkelveg Tertnesvegen, Ervikvegen - Bekkjarvikvegen	31 000
Fv. 580 - Hardangervegen - Fotgjengersikring	12 000
Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Hagerups vei - Kronstad tunnelen, alternativ trase for Nattlandsveien/Haukelandsveien	38 000
Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei - Birkelundstoppen (byggeprosjekt)	55 000
Gateopprustning Kong Oscars gate – (Nygaten – Stadsporten)	125 000
Kv. 99994/fv. 256 Sykkelveg m/fortau Nygårds gt. -Nygårdstangen (ADO) (Nonnestien, del 1 av Småpudden – ADO)	33 000
Ombygging av kryss/avkjørsel Tenebekk næringsområde	9 500
Sykeltrase Lungegårdskaien - Christies gate	55 000
KV. 000 Kronstad (sykkelstamveg) – St. Halvards vei, gang- og sykkelveg	15 000
<b>Kollektiv</b>	
Detaljregulering Nattlandsveien til Mannsverk	
Holdeplassoppgradering	
Kollektivfelt Dag Hammarskjolds veg	
Kollektivprioritering FV 171 Sandslivegen	
Kollektivprioritering Fyllingsdalen/Skarphaugen	
Kollektivprioritering Nyborg	
Loddefjord terminal	
Nytt kollektivknutepunkt Sikthaugen	
Passeringslomme Hesthaugveien	
Slettebakken endeholdeplass	5 000
Sykkelveg med fortau og ensidig kollektivfelt, FV 173 Kokstadveien	

Rundt 50 prosent av fylkeskommunens finansielle bidrag har historisk sett vært satt av til ulike potter (se tabell 7 over potter/eksisterende avtaler nedenfor). I fremlagt forslag til handlingsprogram er disse pottene videreført på noenlunde samme nivå som i de to foregående handlingsprogrammene.

Tabell 7

Potter/Eksisterende avtaler (i 1000 2020kr)	HP20	Forslag til HP2021-2024			
	2020	2021	2022	2023	2024
Bysykelordning	4 096	4 000	6 000	6 000	6 000
Fv. Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkel felt, merkning mm)	3 000	2 000	3 000	3 000	3 000
Gangveier til Kollektivtraseer	5 000	8 000	10 000	10 000	10 000
Støy	1 000	700	700	700	1 000
Sykelbyavtalen	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Trafikksikkerhet og hjertesone	31 744	31 000	31 000	31 000	31 000
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	3 000	7 000	4 000	4 000	4 000
Oppgradering av signalanlegg og ASP	2 000	1 500	2 000	2 000	2 000
Oppgradering holdeplasser	9 000	7 000	8 000	8 000	8 000
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	13 000	12 000	13 000	13 000	13 000
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	31 000	26 830	31 000	31 000	31 000
Planlegging fylkesveg i Bergen	23 552	23 500	23 500	23 500	23 500
Prosjektering diverse løpende prosjekt/grunnerverv	3 000	4 000	5 000	5 000	5 000
Reisevaneundersøkelse	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Sekretariat med kommunikasjon	8 192	8 200	8 200	8 200	8 200
<b>Sum</b>	<b>140 584</b>	<b>138 730</b>	<b>148 400</b>	<b>148 400</b>	<b>148 700</b>

## 6. Bompenger

Bompengeneinntektene i handlingsprogrammet er beregnet i tråd med forutsetningene i Prop. 11 S. Alle bompengeneinntekter fordeles til Bybanen byggetrinn 4, planlegging av Bybanen byggetrinn 5, drifts- og finanskostnader eller nedbetaling av gjeld. Se tabell 8. Det foreslås med andre ord ikke nye, bompengefinansierte prosjekter i denne perioden.

Tabell 8

Bompenger	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
Bompengeneinntekt	1 140,6	1 140,6	1 140,6	1 140,6	4 562,5
Bompenger til bygging Bybanen byggetrinn 4	800,0	570,0	191,0	50,0	1 611,0
Bompenger til planlegging Bybanen byggetrinn 5	51,0	27,2			78,2
Bompenger til driftsutgifter	97,4	97,4	97,4	97,4	389,6
Bompenger til finanskostnader	119,4	119,4	119,4	119,4	477,6
<b>Rest (nedbetaling av gjeld)</b>	<b>72,8</b>	<b>326,6</b>	<b>732,8</b>	<b>873,8</b>	<b>2 006,1</b>

## 7. Oversikt over prosjekter i forslag til Handlingsprogram 2021-2024

Tabell 9 viser en fullstendig oversikt over prosjektene i Handlingsprogram 2021-2024. For detaljerte beskrivelser av de ulike prosjektene, henviser vi til de vedlagte prosjektarkene i denne saken (vedlegg 2a). Selve forslaget til Handlingsprogram 2021-2024 sendes ut i forkant av møtet i styringsgruppen fredag 24. april 2020.

Tabell 9

Finansieringskilde	Tiltaksområde	Prosjektnavn	Kommune	Totalkostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Statlige - 50/50-midler	Kollektiv	Statens 50% andel av Bybanen 4 *	Bergen	3 532 000	2 344 000	890 000	250 000	48 000	-	-
<b>Sum Statlige 50/50 midler</b>						<b>890 000</b>	<b>250 000</b>	<b>48 000</b>	-	-
Statlige - belønningsmidler	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)	Øygarden	4 000	-	2 000	2 000	-	-	-
Statlige - belønningsmidler	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Forprosjekt «bysyklar» i regionsentere	Øygarden	1 500	-	1 500	-	-	-	-
Statlige - belønningsmidler	Kollektiv	Drift av kollektivtrafikk i Bergen	VLFK	3 080 000	-	280 000	280 000	280 000	280 000	1 400 000
Statlige - belønningsmidler	Kollektiv	Statlig tilskudd til bedret kollektivtilbud	VLFK	550 000	-	55 000	55 000	55 000	55 000	275 000
Statlige - belønningsmidler	Kollektiv	Reduserte billettpriser	VLFK	500 000	-	50 000	50 000	50 000	50 000	250 000
Statlige - belønningsmidler	Kollektiv	Reduserte bompenger	VLFK	550 000	-	55 000	55 000	55 000	55 000	275 000
Statlige - belønningsmidler	Kollektiv	Ågotnes – Reguleringsplan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivnutepunk	Øygarden	4 000	-	2 000	2 000	-	-	-
<b>Sum Statlige belønningsmidler</b>						<b>445 500</b>	<b>444 000</b>	<b>440 000</b>	<b>440 000</b>	<b>2 200 000</b>
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5	Bergen	920 399	451 000	232 332	231 304	-	-	5 763
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun - Fjøsanger	Bergen	317 657	-	-	-	30 000	90 000	197 657
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset	Bergen	278 592	-	-	-	30 000	70 000	178 592
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstreking 2) sykkelstamveg Bergen	Bergen	198 469	66 127	20 000	75 000	34 940	-	2 402
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Infrastruktur Paradis**	Bergen	180 000	70 000	35 100	42 100	12 100	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg, delstr. 5	Bergen	165 511	-	-	15 000	45 000	-	105 511
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	Bergen	145 725	128 000	15 831	-	-	-	1 894
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal	Bergen	135 000	-	-	-	15 000	50 000	70 000
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myrskjeten, gang og sykkelveg	Bergen	110 000	7 600	20 000	35 000	30 000	17 400	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkveg (Del av delsparsell 5)	Bergen	105 700	80 969	22 000	-	-	-	2 731
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg, delstr. 6	Bergen	100 000	18 000	27 000	55 000	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstreking 6	Bergen	71 851	56 000	14 392	-	-	-	1 459
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	E39 x Fv 564 Kryssområde på Flatøy	Alver	60 000	-	-	60 000	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume	Øygarden	60 000	-	5 000	30 000	25 000	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	Askøy	46 000	-	23 000	23 000	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Utbedring av Fv. 244 Sagstadvæien i tidl. Meland kommune. (Fv. 5308 i Alver kommune)	Alver	30 000	-	-	30 000	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Kvernhusdalen	Askøy	14 000	-	-	4 000	10 000	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fv. 404 Kvamsbrekko i Lindås	Alver	12 500	-	11 000	1 500	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Knarvikplanen - regionsenter Gjelder infrastruktur for å kunne etablere G/S-anlegg på overflaten	Alver	10 000	-	10 000	-	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Kulvert og busstopp - Idrettsvegen	Øygarden	10 000	-	10 000	-	-	-	-
Statlige - programområde	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Knarvikplanen - regionsenter gangveg helsehuset - Såtabu	Alver	4 000	-	4 000	-	-	-	-
Statlige - programområde	Kollektiv	Ø16 Olav Kyrrsgate	Bergen	112 877	103 000	9 252	-	-	-	625
<b>Sum Statlige programområdemidler</b>						<b>458 907</b>	<b>601 904</b>	<b>232 040</b>	<b>227 400</b>	<b>566 634</b>
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	Bergen	237 060	142 356	68 821	25 883	-	-	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	Bergen	43 833	28 608	15 225	-	-	-	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretrastredet/Klosteret (Nordnes II)	Bergen	42 000	16 876	13 904	11 220	-	-	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Trafikkplan Bergen sentrum	Bergen	25 000	-	5 000	10 000	10 000	-	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Allestavegen - Skarphaugen sykkel	Bergen	20 341	-	9 545	10 796	-	-	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Trafiksikkerhet og hjertesone	Bergen	-	-	31 000	31 000	31 000	31 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	Bergen	-	-	26 830	31 000	31 000	31 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Planlegging fylkesveg i Bergen	Bergen	-	-	23 500	23 500	23 500	23 500	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Gangveier til Kollektivtraseer	Bergen	-	-	8 000	10 000	10 000	10 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Bysykkelordning	Bergen	-	-	4 000	6 000	6 000	6 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Prosjektering, diverse løpende prosjekt fv. og grunnerverv	Bergen	-	-	4 000	5 000	5 000	5 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Fremkommelighetstiltak sykkel (enkler tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)	Bergen	-	-	2 000	3 000	3 000	3 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Sykkelbyavtalen	Bergen	-	-	2 000	2 000	2 000	2 000	-
Fylkeskommunale	Gang, sykkel og trafiksikkerhet	Støy	Bergen	-	-	700	700	700	1 000	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Trolleybuslinje til Laksevåg	Bergen	73 147	64 484	5 248	3 415	-	-	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Endepunkt trolley	Bergen	23 190	11 663	9 527	2 000	-	-	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Vadmyra endeholdeplass	Bergen	4 000	-	4 000	-	-	-	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	Bergen	-	-	12 000	13 000	13 000	13 000	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Oppgradering holdeplasser	Bergen	-	-	7 000	8 000	8 000	8 000	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	Bergen	-	-	7 000	4 000	4 000	4 000	-
Fylkeskommunale	Kollektiv	Oppgradering av signalanlegg og ASP	Bergen	-	-	1 500	2 000	2 000	2 000	-
Fylkeskommunale	Samarbeid	Sekretariat med kommunikasjon	Bergen	-	-	8 200	8 200	8 200	8 200	-
Fylkeskommunale	Samarbeid	Reisevaneundersøkelse	Bergen	-	-	1 000	1 000	1 000	1 000	-
<b>Sum Fylkeskommunale midler</b>						<b>270 000</b>	<b>211 714</b>	<b>158 400</b>	<b>148 700</b>	-
Bompenger	Kollektiv	Kostnad Bybanen 4 som belastes bompenger (P50) *	Bergen	3 532 000	1 921 000	800 000	570 000	191 000	50 000	-
Bompenger	Kollektiv	Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane *	Bergen	165 000	87 000	51 000	27 000	-	-	-
Bompenger	Kollektiv	Driftskostnader	Bergen	-	-	97 400	97 400	97 400	97 400	-
Bompenger	Kollektiv	Finanskostnader	Bergen	-	-	119 400	119 400	119 400	119 400	-
<b>Sum Bompenger</b>						<b>1 067 800</b>	<b>813 800</b>	<b>407 800</b>	<b>266 800</b>	-
<b>TOTALSUM HANDLINGSPROGRAM 2021-2024</b>						<b>3 132 207</b>	<b>2 321 418</b>	<b>1 286 240</b>	<b>1 082 900</b>	<b>2 766 634</b>

\* Tall iht. innspill til statsbudsjett 2021 og er allerede justert til 2021 kr.

\*\* Prosjektet "Infrastruktur Paradis" er delvis finansiert med eksterne tilskudd på totalt 20,7 mill. Disse midlene er ikke inkludert i denne tabellen.

Tall merket i denne fargen er et avvik grunnet indekserregulering og vil bli rettet opp før Handlingsprogrammet sendes ut.

## 8. Forslag til vedtak

Miljøloftets handlingsprogram 2021-2024 vedtas. Sekretariatet gjør nødvendige tilpasninger som f.eks. å indeks-justere. Handlingsprogrammet sendes over til partene for lokalpolitiske vedtak innen sommeren 2020.



# Miljøloftet

## NOTAT

### Vedlegg nr. 2a

Til: Styringsgruppen  
Fra: Sekretariatet  
Kopi:

Saksbehandler/telefon:  
Solveig Paule / 93053457  
Vår dato: 20.04.2020

## Prosjektark

### Statlige 50/50-midler

Prosjektark Miljøloftet			
Prosjektnavn	<b>Bybanen byggetrinn 4</b>		
Tiltaksområde	Kollektivtiltak		
Byggherre	Bybanen Utbygging		
Bydel	Fyllingsdalen – Årstad – Bergenhus		
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Den planlagte linjen byggetrinn 4 binder sammen Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren med planer om storstilt byutvikling i årene fremover. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Traseen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målepunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traseen. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.		
Formålet med prosjektet	Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Bybanen vil være ryggraden i kollektivsystemet i Bergen og kunne håndtere en betydelig større andel passasjerer enn hva busser ville gjort. Det er ventet at både andel reisende og verdiskapingen langs traseen vil øke ved utbygging av byggetrinn 4.		
Måloppfyllelse	<table border="1"> <tr> <td>Primærkriterier</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sterkere konkurransekraft for kollektiv transport ved hyppigere frekvens og større kapasitet</li> <li>• God og forutsigbar framkommelighet</li> <li>• Universelt utformede holdeplasser for hele Bybanen</li> <li>• Bedre sammenhengende kollektivsystem</li> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Økt bruk av kollektivtransport ved å redusere behov for privattransport</li> <li>• Høy arealutnyttelse og tilretteleggelse for byutvikling og knutepunkt</li> </ul> </td> </tr> </table>	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sterkere konkurransekraft for kollektiv transport ved hyppigere frekvens og større kapasitet</li> <li>• God og forutsigbar framkommelighet</li> <li>• Universelt utformede holdeplasser for hele Bybanen</li> <li>• Bedre sammenhengende kollektivsystem</li> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Økt bruk av kollektivtransport ved å redusere behov for privattransport</li> <li>• Høy arealutnyttelse og tilretteleggelse for byutvikling og knutepunkt</li> </ul>
Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sterkere konkurransekraft for kollektiv transport ved hyppigere frekvens og større kapasitet</li> <li>• God og forutsigbar framkommelighet</li> <li>• Universelt utformede holdeplasser for hele Bybanen</li> <li>• Bedre sammenhengende kollektivsystem</li> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Økt bruk av kollektivtransport ved å redusere behov for privattransport</li> <li>• Høy arealutnyttelse og tilretteleggelse for byutvikling og knutepunkt</li> </ul>		

	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre luftkvalitet</li> <li>• Lavere CO<sub>2</sub>-utslipp</li> <li>• Redusert reisetid fra Fyllingsdalen til viktige knutepunkt rundt Haukeland Sykehus</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektet ivaretar øvrige mål på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Dette omfatter nullvekstmålet i NTP, gå- og sykkelstrategi, kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan for Bergensområdet og regional plan for attraktive senter i Hordaland.</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bygges sykkelvei parallelt langs hele den nye traseen fra Kaigaten til Fyllingsdalen. Prosjektet forventes å gi økte resultater i øvrige satsingsområder.</li> </ul>														
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		I et langsiktig perspektiv ville det være stor samfunnsøkonomisk gevinst ved gjennomføring Bybanen byggetrinn 4.														
Disponible midler	Kostnad	<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>														
		<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>7 064 000</td> <td>2 388 100</td> <td>1 867 900</td> <td>1 690 000</td> <td>820 000</td> <td>239 000</td> <td>50 000</td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	7 064 000	2 388 100	1 867 900	1 690 000	820 000	239 000	50 000
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
7 064 000	2 388 100	1 867 900	1 690 000	820 000	239 000	50 000										
	Finansieringskilde(r)	Prosjektet finansieres 50% av statlige midler og 50% av bompenger.														
	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>														
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>														

## Statlige – belønningsmidler

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)</b>
Tiltaksområde	<i>Sentrum- og knutepunksutvikling Gange, sykkel og trafikksikkerhet</i>
Byggherre	<i>Vestland fylkeskommune/Øygarden kommune</i>
Bydel	<i>Regionscenter Straume</i>
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<i>Regulering av ny kollektivterminal i samsvar med områdeplan for Sotrasambandet inkludert Foldnesvegen (frå Foldnes skule – Stovevatnet). Plassering av ny vidaregåande skule inngår i planarbeidet, i samsvar med vedtak i fylke om lokalisering. Regulering av ny gatestruktur og gang og sykkelveg langs Foldnesvegen.</i>
Formålet med prosjektet	<i>Formålet er å kople nordsida av Stovevatnet med dagens sentrum. Foldnesvegen koples til dagens sentrumsgater via Stovevatnet.  Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i miljøløftet, som nemnd g/s og nytt kollektivknutepunkt. I tiltaket må ein vurdere om det er naudsynt dagens P&amp;R i dagen ved noverande kollektivterminal, ein må og sjå på ny lokalisering av dagens sykkelparkering(eige bygg i dag).</i>
Måloppfyllelse	<p><b>Primærkriterier</b></p> <p><i>Betre framkommelegheit for kollektiv, gåande og syklande, som styrkar heilheiten og samanhengen i transportsystemet.</i></p> <p><i>Ny terminal vil gje kortare reisetid, sjølvveganlegget for kollektiv vert bygd av Sotrasambandet. Terminalbygget er naudsynt for å gjere ny terminal attraktiv for reisande. Mogleg samlokalisering med sentral offentlege funksjonar som ny vgs, rådhuset og helselandsbyen vil gjere kollektivreiser meir attraktivt og bidra til fleire kollektivreisande. Sannsynleg at tiltaket vil bidra til reisande flyttast over på kollektiv, sykkel og gange. Ein samlokalisering av terminalbygg og ny vgs vil gje eit mindre behov for skuleruter knytt til ny vgs på Sotra.</i></p> <p><i>Trafikksikkerheiten rundt kollektivterminal vil verte betre enn i dag.</i></p> <p><i>Område ligg i fortettingssone knytt til regionscenteret Straume. Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområde på Straume. Og leggje til rette for at fortettinga på Straume vert knytt til kollektivknutepunktet, og redusere transportbehov med bil i området.</i></p> <p><b>RVU /pendlarstatistikk</b></p>
	<p><b>Støttekriterier</b></p> <p><i>Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklande, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</i></li> <li>• <i>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</i></li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</li> </ul>														
Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk		<p>Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Straume, kvalitetsprogrammet for Straume, sykkelstrategi for Fjell kommune, sykkelbyavtale for Straume, fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP</p> <p>NTP, Sotrasambandet, byggast ny kollektivinfrastruktur (eks. bygg) i samband med Sotrasambandet.</p>														
Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder		Sykkelpilot, i dette prosjektet vil ein kartleggje dagens trafikkavvikling på Litle-Sotra, for å kunne måle effekt. Vil vere relevant for måloppnåinga på Stovevatnet.														
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet og samanheng i transportsystemet 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.														
Disponible midler	Kostnad	Kostnadane som ligg her er til planarbeidet. Tiltaka som g/s, terminalbygg mm. Vil kome som egne prosjektark.														
		<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>4 000 000</td> <td></td> <td></td> <td>2 000 000</td> <td>2 000 000</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	4 000 000			2 000 000	2 000 000		
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
	4 000 000			2 000 000	2 000 000											
Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midlar															
Prosjektet som del av helhet		Reguleringa må vere i forkant av ferdigstillinga av Sotrasambandet for å dra ut eventuelle synergjar i dei tiltaka dei gjennomfører. Samt sikre at infrastuktur som vert bygd knytt til terminal mm. vert i tråd med denne detaljreguleringa av Stovevatnet.														
Plan- og eiendomsstatus		Planen vil i all hovudsak regulere offentleg eigde areal, Øygarden kommune, Vestland fylkeskommune.														
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		God kapasitet til planlegging														
Gjennomføringsplan		Regulering 2021-2022.														

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>Forprosjekt «bysyklar» i regionsenteret</b>
Tiltaksområde	<i>Avtaleområde for sykkelby Straume</i>
Byggherre	<i>Øygarden kommune/Sykelby</i>
Bydel	<i>Regionscenter Straume (avtaleområde for sykkelby Straume)</i>
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p><i>Kartlegge reisevaner i avtaleområde for sykkelby Straume, og kartlegge sentrale målpunkt og reisevaner mellom disse.</i></p> <p><i>På bakgrunn av kartlegginga skal ein definere moglege sykkeltrasear og tilrettelegging for utlånssyklar («bysyklar»). Tilrettelegging handlar om type sykklar, parkering, skilting, informasjon mm.</i></p> <p><i>Kartlegge aktuelle samarbeidspartnere i eit «bysykel» prosjekt.</i></p>
Formålet med prosjektet	<p><i>Sjå på kva effektar og endring i reisevaner ein kan oppnå med «bysyklar» i og rundt regionsenteret, ved å leggje betre til rette for utlån av sykklar og betre tilrettelegging med gang/sykelveggar.</i></p> <p><i>(Og på den måten å redusere personbiltrafikk i avtaleområdet, som igjen vil redusere trykket på riksvegen (særs viktig i anleggsfase for Sotrasambandet).)</i></p>
Måloppfyllelse	<b>Primærkriterier</b> <i>Prosjektet vil kartlegge reisevaner, og leggje til rette for å flytte reisande over på sykkel/gange. Sykkel i regionsenteret vil redusere reisetid internt i regionsenteret. Som vil gje betre framkommelegheit for kollektivtransport.</i>  <i>Prosjektet ligg i fortettingssone regionscenter Straume og avtaleområde for sykkelby Straume.</i>
	<b>Støttekriterier</b> <i>Flytting av reisande frå personbil vil avlaste riksvegen ved at det ikkje danner seg kø i og ved regionsenteret.</i>  <i>Regionsenteret har særs viktige næringsområder og offentlege tenester knytt til området.</i>
	<b>Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk</b> <i>Sykelstrategi for Fjell kommune og sykkelbyavtale for Straume</i>
	<b>Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder</b> <i>Vert viktig i anleggsfasen til Sotrasambandet, som vil gje redusert framkommeligheit i periodar. Samt vil føre til at det vert færre parkeringsplassar i regionsenteret i framtida, til dømes forsvinn to parkeringsdekker på Rådhuset som følgje av Sotrasambandet.</i>
<b>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</b>	<i>Tiltaket tilrettelegger for bedre bedret framkommeligheit 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. I eit folkehelseperspektiv er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å få reisande over frå bil til sykkel.</i>
	<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>

	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
Disponible midler		1 500 000			1 500 000			
	Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midlar						
	Prosjektet som del av helhet	Vil vere eit grunnlagsdokument i planarbeidet/prosjektark for detaljregulering av Stovevatnet/Foldnesvegen.						
Plan- og eiendomsstatus	Ikkje relevant for gjennomføring av forprosjektet. Men vert kartlagt i forprosjektet.							
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	God kapasitet for planlegging.							
Gjennomføringsplan	Forprosjektet gjennomførast i 2021. Pilotprosjekt 2022-24. Utrulling 2024-30							

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Drift av kollektivtrafikk i Bergen</b>					
Tiltaksområde		Kollektivtiltak					
Byggherre		Bybanen AS og Skyss					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		For 2020 er belønningsmidlene i sin helhet, 200 mill., satt av til drift av kollektiv. Dette gir ikke grunnlag for styrking av kapasitet og frekvens i tilbudet, men sikrer videre drift av tidligere iverksatte tiltak. Tilskuddsbehovet vil øke i årene fremover som følge av nødvendig tilbudsutvikling for å oppnå overordnet målsetting.					
Formålet med prosjektet		Den gode passasjerveksten for kollektivtrafikken er resultat av målrettet og systematisk arbeid på flere felt over år. Passasjertall for 2018 viser nærmere 73 millioner påstigende passasjerer i Bergensområdet, og en beregnet vekst på 4,4 prosent fra 2017. Estimerte prognoser tilsier at kollektivtrafikken må ha en årlig vekst på 3,4 prosent for å nå nullvekstmålet, forutsatt at partene følger opp tiltak for økt sykkel og gange samt restriktive tiltak for biltransporten.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikre brukertilfredshet ved bruk av kollektivsystemet i Bergen.</li> <li>Minimere tidsavvik i driftsdøgnet</li> <li>Sikre den helhetlige sammenhengen i kollektivsystemet.</li> <li>Bedre trafiksikkerhet</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bedre luftkvalitet</li> <li>Lavere CO<sub>2</sub>-utslipp</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 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>					
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
			280 000	280 000	280 000	280 000	280 000
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>Ågotnes – Reguleringsplan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivknutepunkt</b>
Tiltaksområde	<i>Sentrum- og knutepunktsutvikling Gange, sykkel og trafiksikkerhet</i>
Byggherre	<i>Øygarden kommune/Vestland fylkeskommune</i>
Bydel	<i>Lokalsenter Ågotnes</i>
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p><i>Reguleringsplan for å regulere (kollektivterminal,) miljøgate og innfartsparkering i sentrum av Ågotnes.</i></p> <p><i>Det er regulert ny fylkesveg gjennom Ågotnes, i samband med denne planen blir dagens terminal berørt. Ny løysing for terminal vert drøfta i kvalitetsprogram for Ågotnes, og kommunen er i dialog med skyss og fylkeskommunen vedrørende denne problemstillinga.</i></p> <p><i>Innfartsparkering på Ågotnes er ei knapp ressurs i dag, og det er behov for å auke kapasiteten.</i></p> <p><i>Miljøgate, er gang og sykkel trase for å styrke forbindingane mellom aust og vest på Ågotnes. Miljølokk over ny fylkesveg vil inngå i planarbeidet, og vere kopla til miljøgata.</i></p>
Formålet med prosjektet	<p><i>Dagens løysing vurderes som utfordrende trafiksikkerhetsmessig spesielt for gåande og syklende. Målet kople bustadområda Angeltveit/Landro, Valderhaug, Maggevarde og Ågotnes torg betre opp mot kollektivknutepunktet. I tillegg er det eit mål å auke intern mobilitet for syklende og gåande internt i Ågotnes område, med offentlege tenester som skule, bhg., handel og helse og omsorgstenester.</i></p> <p><i>Miljøgata skal betjene intern/lokaltrafikk og kollektivtrafikk gjennom Ågotnes.</i></p> <p><i>Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i miljøløftet, som nemnd g/s, innfartsparkering og mogleg nytt kollektivknutepunkt.</i></p>
Måloppfyllelse	<p><i>Primærkriterier</i></p> <p><i>Prosjektet bidreg til å auke framkommelegheit for gåande og syklende inn mot kollektivknutepunktet. Prosjektet skal og bidra til å auke moglegheita for at dei som bur utanfor gang/sykelavstand til Ågotnes skal kunne parkere bil her, og ta kollektivt vidare mot regionscenter/Bergen. Prosjektet vil bidra til betre trafiksikkerheit i Ågotnes sentrum.</i></p> <p><i>Miljøgata vert ei sentral gate for elevar ved Ågotnes barneskule og Tranevågen ungdomsskule.</i></p> <p><i>Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområde på Ågotnes. Og leggje til rette for at fortettinga på Ågotnes vert knytt til kollektivknutepunktet, og dermed redusere transportbehov med bil i området.</i></p> <p><b>RVU / pendlarstatistikk</b></p> <p><i>Ågotnes ligg som eit prioritert sentrumsområde med høg utnytting.</i></p> <p><b>Ågotnes er i dag eit kollektivknutepunkt for Skyss, og det er god kollektivdekning.</b></p>

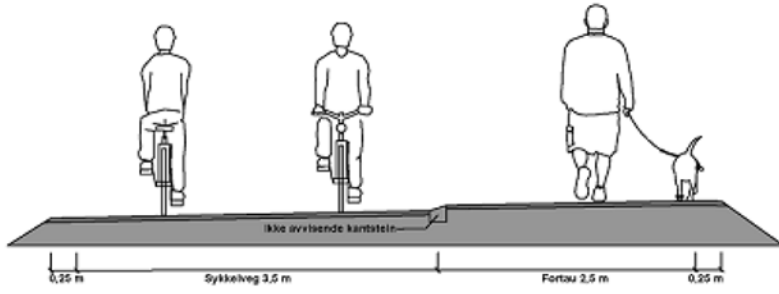
	Støttekriterier	<p>Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklende, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken? – sjekke ut korleis dette bereknast?</b></li> <li>• Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>• Spesielt viktige tiltaksområder</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<p>Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Ågotnes, visjon Ågotnes, kvalitetsprogrammet for Ågotnes (under arbeid), fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP</p> <p>NTP, kommunen har kome med innspel til NTP for å få omklassifisere fylkesvegen til riksveg i samband med flytting av Bergen hamn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>Hvordan og i hvilken grad er prosjektet forankret i relaterte mål og planverk for transport, areal og byutvikling i Bergen (lokale, regionale og nasjonale):</del> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <del>Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.</del></li> </ul> </li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<p>Fjell kommune sin trafiksikkerhetsplan.</p> <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>														
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		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.														
Disponibele 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>4 000 000</td> <td>0</td> <td></td> <td>2 000 000</td> <td>2 000 000</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	4 000 000	0		2 000 000	2 000 000		
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024									
4 000 000	0		2 000 000	2 000 000												
Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midlar															
	Prosjektet som del av helhet	Val av løysingar og plassering for ny kollektivterminal/knutepunkt, inngår i parallelle private planar og må samkjørast.														
Plan- og eiendomsstatus		Kjem i neste fase.														
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		God kapasitet til planlegging														
Gjennomføringsplan		Regulering 2021-2022.														

## Statlige - programområdetiltak

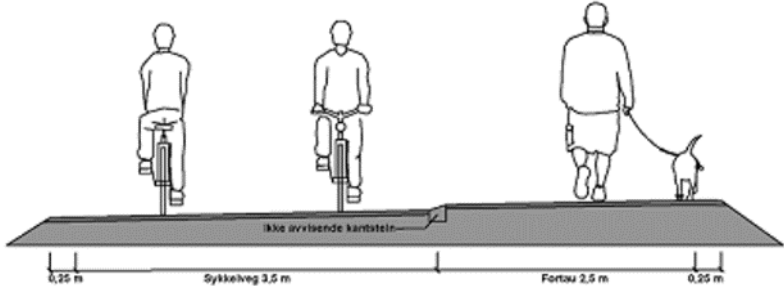
Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4)</b>					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Bybanen Utbygging for Statens vegvesen					
Bydel		Årstad					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets 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	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>					
	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
	920 399	187 000	264 000	232 332	237 067		
Finansieringskilde(r)		Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.					



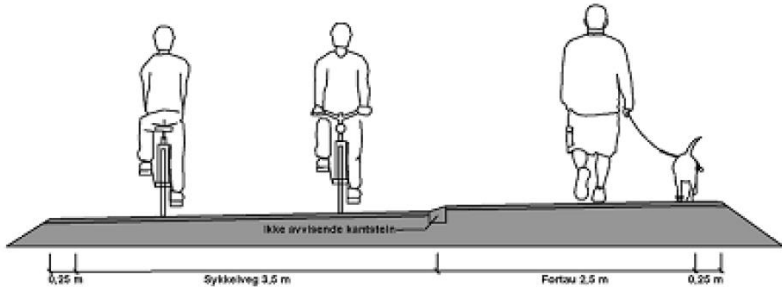
	Prosjektet som del av helhet	<i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i>
Plan- og eiendomsstatus		<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i>
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i>
Gjennomføringsplan		Bygges av Bybanen utbygging sammen med Bybanen. Skal være ferdig i 2022.

<h2 style="text-align: center;">Prosjektark Miljøløftet</h2> <h3 style="text-align: center;">E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstrekning 3 Nesttun - Fjøsanger</h3>		
Prosjektnavn	<b>E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun - Fjøsanger</b>	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafiksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Fana	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Oppgradering av gang/sykkelveg. Her er det mange syklister i stor fart og ved hjelp av dette tiltaket får man eget fortau til skolebarn og andre gående, slik at det blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100.</p> <p>Oppgradering av dagens 4m bred gs-veg til 3,5m sykkelveg med 2,5m fortau over en lengde på 4,1km fra Skjoldskiftet på Nesttun til Gamlehaugvegen på Fjøsanger, langs gamle Vossebanen.</p>  <p style="text-align: center;">Ikke ivaretaende kjøretøier</p> <p style="text-align: center;">0,25 m      Sykkelveg 3,5 m      Fortau 2,5 m      0,25 m</p>	
Formålet med prosjektet	<p>Oppgradering av en viktig delstrekning på selve ryggraden i sykkelnettet i Bergen.</p> <p>Økt sykkelandel, økt gangandel, hjertesonetiltak, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet.</p> <p>Sikring av gang/sykkelveg med mange syklister i stor fart som ved dette tiltaket får eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Paradis og Midtun skole samt Hop oppveksttun ligger langs strekningen.</p> <p>Det er ønskelig å gjennomføre hele prosjektet for å sikre helhetlig utbygging av sykkelstamvegen/ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen, og en rasjonell anleggsgjennomføring. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana.</p> <p>Kostnadsanslaget fra 2019 er på 260 millioner kroner. (2019kroner)</p>	
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<p>Bedre folkehelse og bedre bymiljø.</p> <p>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</p> <p>Prosjektet bidrar til:</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• å knytte flere prioritert fortettingsområder sammen med sykkel.</li> <li>• å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra sentrum/Bergensdalen/Fana.</li> <li>• å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</li> <li>• å gi et vesentlig mer trafiksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter og legger dermed til rette for økt bruk.</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>• Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.</li> <li>• Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport.</li> <li>• Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop, Paradis, Fjøsanger)</li> <li>• Tiltaket fører til mindre syklist i overordnet vegnett som brukes mye av buss og bil og bedrer dermed trafiksikkerheten for øvrig trafikk. (Nesttunvegen og Fanevegen)</li> </ul>														
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Det vil bli utført en enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.														
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler Anslag 265 millioner 2019 kroner + plankostnader?														
		<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>317 657</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30 000</td> <td>90 000</td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	317 657					30 000	90 000
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
	317 657					30 000	90 000									
Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet? Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.															
	Prosjektet som del av helhet	Delstrekning 3 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.														
Plan- og eiendomsstatus		Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.</li> <li>• Planforslag ventes oversendt BK sommer 2020.</li> </ul>														
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Kapasitet ok, planlegging pågår for fullt.														
Gjennomføringsplan		Tentativ gjennomføringsplan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektering og grunnerverv 2023</li> <li>• Bygging: 2024-25</li> </ul>														

<b>Prosjektark Miljøloftet</b>	
<b>E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstrekning 4 sammenkobling Fjøsangerkrysset</b>	
Prosjektnavn	<b>1.1.1 E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset</b>
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafiksikkerhet
Byggherre	Statens vegvesen
Bydel	Fana
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen binder sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda med sykkeltilbudet fra sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg.</p> <p>Tiltaket består i oppgradering av dagens delvis manglende tilbud til 3,5m sykkelveg med 2,5m fortau over en lengde på 1,7 km fra Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp på Minde samt en arm fra Fjøsangerkrysset mot Straumevegen.</p>  <p style="text-align: center;">(Normal -snittet vil trolig bli likt delstrekning 3, som vist over.)</p>
Formålet med prosjektet	<p>Økt sykkelandel, økt gangandel, hjertesonetiltak, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet i et område med mange konflikter og manglende tilrettelegging for syklende.</p> <p>Formålet med tiltaket er bidra til målene i Miljøloftet samt å fjerne konfliktene mellom syklende i stor fart og beboere i bolig gatene på Fjøsanger samt utbedring av trafikkfarlige kryss på eksisterende gang/sykkelveg. Tiltaket vil også gi skolebarn og andre gående et mer trafiksikkert og attraktivt tilbud. Tiltaket vil fjerne eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til Minde skole.</p> <p>Oppgradering av en veldig viktig delstrekning/kryssområde på sykkelstamveg Bergen, slik at den blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100.</p> <p>Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. En sykkelveg med fortau av god kvalitet vil gi gående og syklende videre nordover Bergensdalen til sentrum eller vestover til Fyllingsdalen et attraktivt tilbud og bidra til økt gang og sykkelandel i Bergen.</p>
Målopp-fyllelse	<p><b>Primær-kriterier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre folkehelse</li> <li>• Bedre bymiljø.</li> <li>• Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om nullvekstmålet ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</li> </ul> <p>Prosjektet bidrar til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• å knytte flere prioritert forfettingsområder sammen med sykkel.</li> <li>• å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra sentrum/Bergensdalen/Fana.</li> <li>• å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</li> <li>• å gi et vesentlig mer trafiksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter og legger dermed til rette for økt bruk.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Komplementere kollektiv transport</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>Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i forslag til ny.</li> <li>Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.</li> <li>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport.</li> <li>Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.</li> </ul>													
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kollektivfelt fra E39 og opp rampen til Fjøsangerkrysset er tenkt regulert inn i planen.</li> </ul>													
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Det vil bli utført en enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.													
Disponibele 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>278 592</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30 000</td> <td>70 000</td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	278 592					30 000
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
278 592					30 000	70 000									
Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.														
	Prosjektet som del av helhet	<p>Miljøloftet kan velge å realisere både E39-tilbudet til gående og syklende samt kollektiv sammen med armen mot Straumevegen, FV556.</p> <p>Tiltaket er delstrekning 4 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.</p>													
Plan- og eiendomsstatus		<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.</li> <li>Planforslag ventes oversendt BK sommer 2021</li> </ul>													
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.													
Gjennomføringsplan		<p>Tentativ gjennomføringsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektering og grunnerv 2023</li> <li>Bygging: 2024-25</li> </ul>													

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen</b>	
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 krysninger. 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 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>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
	198 469	66 127		20 000	75 000	37 342		
	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 Det er svært utfordrende å få gjennomført grunnerverv i området. Grunn skal være ervervet før utlysning av utbyggingsentreprisen.						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring. Byggherren vurderer at vi har tilstrekkelig ressurser for gjennomføring av prosjektet i henhold til planen.						
Gjennomføringsplan		Tentativ gjennomføringsplan 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.						

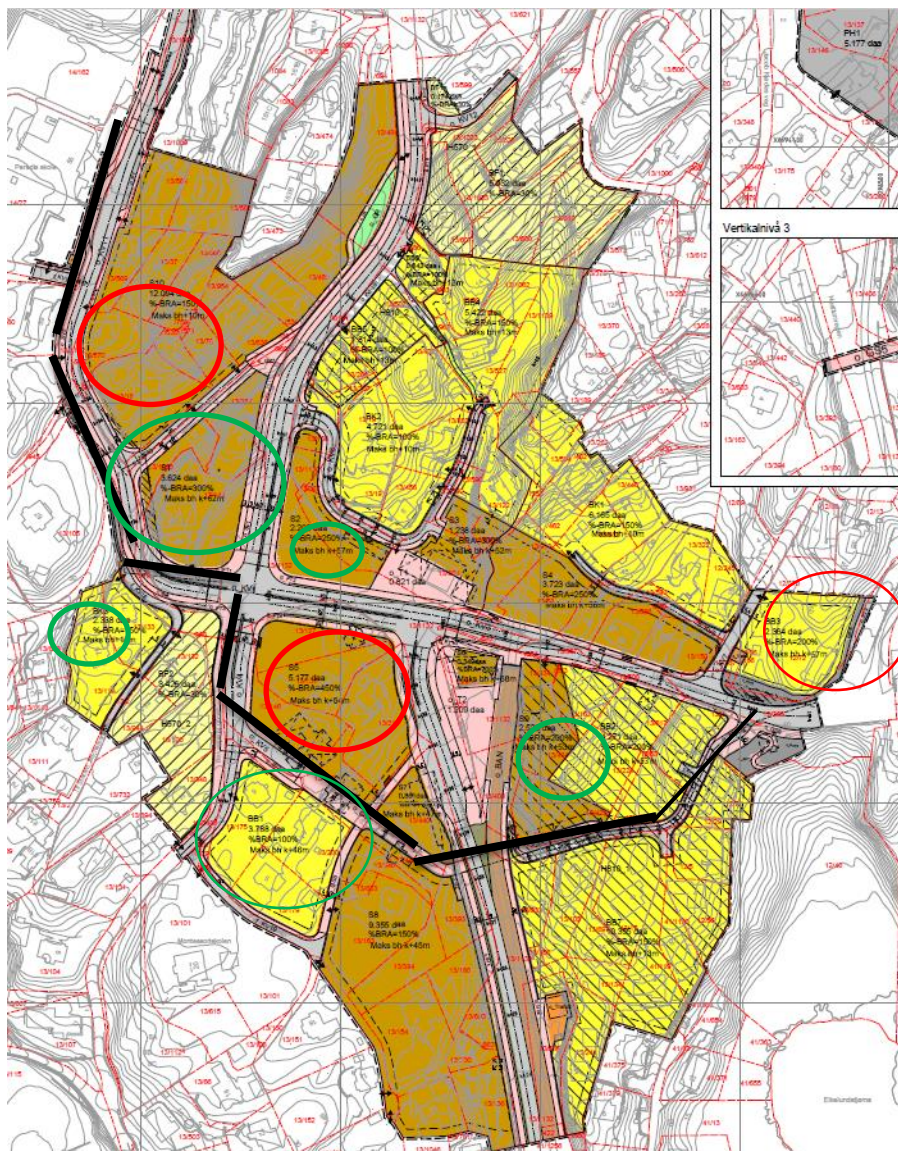
<b>Prosjektark Miljøløftet – Tunvegen- Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg</b>	
Prosjektnavn	<b>Paradis; Gang, sykkel og trafikksikkerhet og kollektiv</b>
Tiltaksområde	<p>Trafikksikkerhetstiltak, og gang/sykkeltiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etablering av trase fra Tunvegen- Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg</li> </ul> <p>Kollektivtrafikk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Styrking av kollektivtrafikken gjennom tilrettelegging for utbygging av fortettingsområde/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 trafikksikre løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen i området. Gang- og sykkeltilbudet fra Statsminister Michelsens veg til Tunvegen oppgraderes og det etableres en ny forbindelse for myke trafikanter mellom Tunvegen og Jacob Kjødesveg. Det skal etableres en 4,0m lang ny gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanesporet. (Broen er godkjent i Vegdirektoratet). Dette bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet. Bussholdeplasser ved Paradis skole blir oppgradert. Prosjektet vil forbedre trafikksituasjonen ved Paradis skole, og det blir etablert sikre krysningspunkt for myke trafikanter i prosjektet</p>
Formålet med prosjektet	<p><i>Bakgrunn</i></p> <p>Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortettingsområdene 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/AGK.</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>Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har siden 2014 arbeidet med å få klargjort den offentlige infrastrukturen for bygging. Byggetrinn 1 var opprinnelig</p>



		<p>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.</p> <p>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 fortettingsområder om å fortette med kvalitet. Dette er lagt til grunn ved valg av løsninger for infrastrukturen på Paradis.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Det er ønskelig å gjennomføre hele prosjektet for å både sikre en god helhetlig tilnærming, og en rasjonell anleggsgjennomføring.</p>
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<p>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</p> <p>Løsningene i Miljøløftet skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.</li> <li>• Legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.</li> </ul> <p>Prosjektet bidrar til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten</li> <li>• Å sikre god gang/sykkelaadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</li> <li>• Å få tilpassede løsninger for næringstransportens behov i området</li> <li>• Å styrke grunnlaget for kollektivtrafikken</li> <li>• Tiltaket inngår i et prioritert fortettingsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/ utviklingen av området, slik rekkefølgebestemmelsene i planen forutsetter.</li> </ul> <p>Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafiksikring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket vil gi et vesentlig mer trafiksikkert tilbud for myke trafikanter</li> </ul>
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket gir en attraktiv, god og sikker gang- og sykkelvei og legger således godt til rette for økt bruk</li> <li>• Tiltaket legger til rette for en rask vei til og fra skolen, og reduserer gjennomsnittsavstandene for de fleste</li> <li>• Tiltaket gir lett adkomst til og fra skole, samt dagligvarebutikker i området. Dette legger til rette for redusert personbiltrafikk</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv,</li> <li>• Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport,</li> <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 etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.</li> </ul>													
	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	All erfaring fra arbeidet med fortettingsområder tilsier at det offentlige innsats forsterker tempoet i den ønskete utviklingen av de prioriterte fortettingsområdene. 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/syssel 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>Trafikksikkerhet</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	<p>Tentativ gjennomføringsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anbud: Vår 2020</li> <li>Oppstart i felt: høst 2020</li> <li>Bygging: 2020 – 2022, sluttoppgjør 2023</li> </ul>													

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

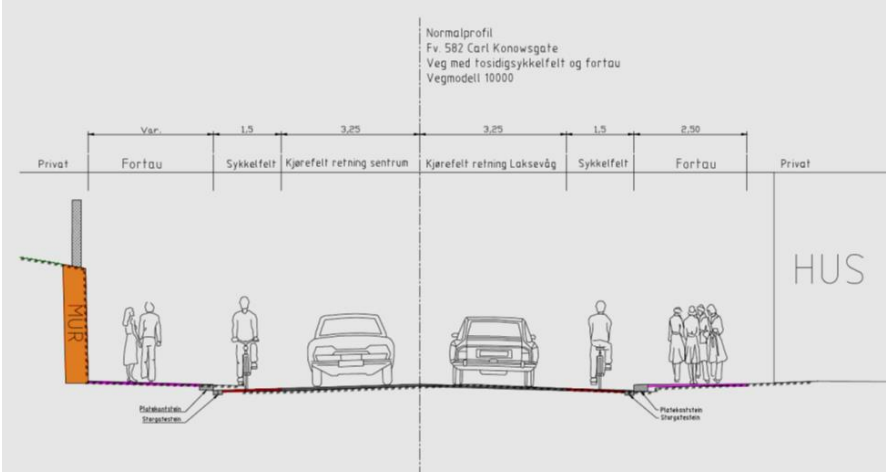


Bilde 2. Byggeprosjekt på S5, pr februar 2020



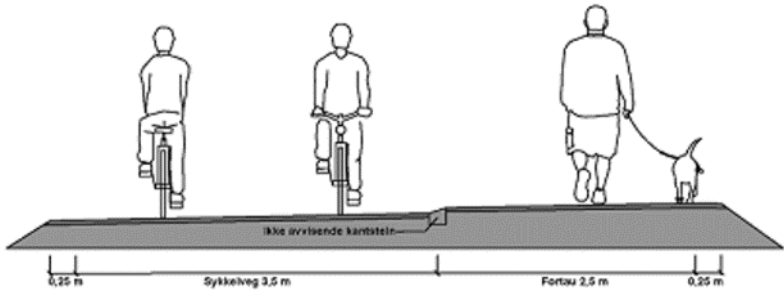
<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten</b>
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet
Byggherre	Statens vegvesen
Bydel	Årstad
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Tiltaket består i oppgradering av dagens delvis manglende tilbud til sykkelveg med fortau. Parsellen går fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen hovedsykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen på en strekning med stor gang og sykkeltrafikk som mangler eget tilbud til gående. Tiltaket vil gi sammenhengende sykkelvei med fortau på en strekning som i dag har flere konfliktpunkt og dårlig fremkommelighet og attraktivitet for både gående og syklende.
Formålet med prosjektet	<p>Økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet i et område med mange konflikter og mangelfull tilrettelegging for gående og syklende.</p> <p>Prosjektet skal bedre kryssingen av Fjøsangervegen for gående og syklende langs hovedsykkelruten mellom Mindemyren og Solheimsviken/Damsgårdsundet samt gi et separert tilbud på den manglende lenken.</p> <p>Behovet for tiltak er stort og forsterkes av fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i Solheimsviken/Damsgårdsundet og Mindemyren.</p> <p>En sykkelveg med fortau og opprydding i konfliktene på strekningen vil gi gående og syklende et trafikksikkert og godt tilbud.</p> <p>Formålet med tiltaket er bidra til målene i Miljøløftet samt å fjerne konfliktene mellom syklende i stor fart og gående samt utbedring av trafikkfarlig avkjørsler og holdeplass på eksisterende gang/sykkelveg. Tiltaket vil også gi høyskoleelver og andre gående et mer trafikksikkert og attraktivt tilbud. Tiltaket vil fjerne eksisterende konflikt mellom gående og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere unge kan gå til HIB etc.</p> <p>Oppgradering av en veldig viktig delstrekning/kryssområde på sykkelstamveg Bergen, slik at den blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100.</p> <p>En sykkelveg med fortau av god kvalitet vil gi gående og syklende mellom Bergensdalen og sentrum eller vestover til Fyllingsdalen et attraktivt tilbud og bidra til økt gang og sykkelandel i Bergen.</p>
Målopp-fyllelse	<p><b>Primærkriterier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre folkehelse</li> <li>• Bedre bymiljø.</li> <li>• Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</li> </ul> <p>Prosjektet bidrar til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-å knytte flere prioritert fortettingsområder sammen med sykkel.</li> <li>-å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra sentrum/Bergensdalen.</li> <li>-å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</li> <li>-å gi et vesentlig mer trafikksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter og legger dermed til rette for økt bruk.</li> <li>-Komplementere kollektiv transport</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>•Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i forslag til ny.</li> <li>•Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.</li> <li>•Prosjektet underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafikk sikker og god «myk» transport.</li> <li>•Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.</li> </ul>														
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prosjektet vil søke å samordne to holdeplasser i Fjøsangervegen og bedre fremkommeligheten for buss.</li> </ul>														
	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Det vil bli utført 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>165 511</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15 000</td> <td>45 000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	165 511				15 000	45 000	
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
	165 511				15 000	45 000										
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>Tiltaket er arm av delstrekning 5 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.</p>															
	Plan- og eiendomsstatus	<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <p>Planprosessen er ikke formelt startet enda</p>														
	Kapasitet på planlegging og gjennomføring	Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.														
	Gjennomføringsplan	<p>Tentativ gjennomføringsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbud: Vår 2022</li> <li>• Bygging: 2022-23</li> </ul>														

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate</b>	
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 entrepriser. I tillegg etableres endeholdeplass på Lyngbø og Birkelundstoppen. Det har også vært hensiktsmessig å ta med etablering av ensidig fortau i Fyllingsvegen i samme kontrakt.</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 syklist og fotgjenger.</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>	
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklist</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>

	<p>Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk</p>	<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 Kringsjøvegen 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>														
	<p>Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder</p>	<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> <p>I tillegg til etablering av tosidig sykkelnett og fortau etableres kollektivnett gjennom Gyldenpriskrysset.</p>														
<p>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</p>		<p>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</p>														
<p>Disponible midler</p>	<p>Kostnad</p>	<p>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</p> <table border="1" data-bbox="497 887 1383 1059"> <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>145 725</td> <td>75 000</td> <td>53 000</td> <td>15 831</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	145 725	75 000	53 000	15 831			
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024									
	145 725	75 000	53 000	15 831												
<p>Finansieringskilde(r)</p>	<p>Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.</p>															
<p>Prosjektet som del av helhet</p>	<p>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</p> <p>Dette prosjektet gjennomføres i samme entreprise 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>															
<p>Plan- og eiendomsstatus</p>		<p>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</p> <p>Grunnerverv er avklart for arbeidene i Carl Konows gate/Gyldenpriskrysset</p>														
<p>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</p>		<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>														
<p>Gjennomføringsplan</p>		<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>														



<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal</b>
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafiksikkerhet
Byggherre	Statens vegvesen
Bydel	Fana
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen går langs Rv. 580/E39 Flyplassvegen fra Skeie til Rådal/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelssenteret Rådal/Lagunen samt mot Fv546 Fanavegen. Det skal sikres planskilt kryssing for gående og syklende over rv. 580/E39 Flyplassvegen, Fv. 172 Grimseidvegen og Fv. 546 Fanavegen.</p> <p>Oppgraderingen vil føre til at strekningen blir i tråd med overordnet regelverk/håndbok N100.</p> <p>Lengde ca 1,7 km fra Skeie til kryss med Kronåsvegen, delvis langs gamle Osbanen.</p> <p>Sykelveg med fortau, lengde ca. 1,7km.</p> 
Formålet med prosjektet	<p>Formålet med prosjektet er å oppnå økt sykkelandel, økt gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet.</p> <p>Prosjektet vil få etablert en sammenhengende sykkelveg med fortau med god kvalitet, som vil gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på strekningen mellom bydelssenteret i Rådal og søndre del av bydelen.</p> <p>Strekningen inngår som en viktig del av ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen.</p> <p>Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklister og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen.</p>
Måloppfyllelse	<p><b>Primærkriterier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre folkehelse</li> <li>• Bedre bymiljø.</li> <li>• Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet ved at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.</li> </ul> <p>Prosjektet bidrar til</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-å knytte flere prioritert fortettingsområder sammen med sykkel.</li> <li>-å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra Lagunen/Fana.</li> <li>-å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel</li> <li>-å komplementere kollektiv transport</li> <li>-å bedre folkehelsen</li> </ul>


		-å tiltrekke nye syklistere						
	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>Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i forslag til ny.</i></li> <li>• <i>Prosjektet underbygger Miljøloftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.</i></li> <li>• .</li> </ul>						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prosjektet underbygger satsingen på fortetting rundt bydelsentraene og bybanen</i></li> </ul>						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Det vil bli utført en enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.						
Disponibele midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		135 000					15 000	50 000
	Finansieringskilde(r)	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
	Prosjektet som del av helhet	Tiltaket inngår som delstrekning 1 av sykkelstamveg Bergen fra Flesland til Bergen sentrum som består av 5 delstrekninger.						
Plan- og eiendomsstatus		Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet Nødvendig plangrunnlag ikke ferdig.						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.						
Gjennomføringsplan		Tentativ gjennomføringsplan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prosjektering og grunnerv i 2023</li> <li>• Bygging: 2024-25</li> </ul>						

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)</b>	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafiksikkerhet	
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 trafiksikkerhet for alle trafikanter</li> <li>• Økt antall gående og syklende</li> <li>• Økt fremkommelighet for syklister</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>	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</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>• <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/satsings-områder	<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>

<b>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</b>		<i>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</i>						
<b>Disponible midler</b>	<b>Kostnad</b>	<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>						
		<b>Total kostnad</b>	<b>Påløpt hittil</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
		105 700	80 969	0	22 000			
	<b>Finansieringskilde(r)</b>	Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
	<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<i>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</i>						
<b>Plan- og eiendomsstatus</b>		<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i>						
<b>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</b>		<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						
<b>Gjennomføringsplan</b>		<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.						

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		<b>E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg</b>						
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet						
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 trafiksikkerhet</li> <li>• Tiltaket gir et oppgradert tilbud for gående syklende og gir disse transportgruppene et mer attraktivt og trafiksikkert 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 trafiksikkert tilbud for gående og syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhet – trygghetsfølelse .</p> <p>Det vurderes om det skal gjøres en egen kost/nytte vurdering.</p>						
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024

		100 000	3 000	15 000	27 000	55 000		
	<b>Finansieringskilde(r)</b>	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i> Statlig programområdet						
	<b>Prosjektet som del av helhet</b>	<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.						
<b>Plan- og eiendomsstatus</b>	<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.							
<b>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</b>	<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i> Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.							
<b>Gjennomføringsplan</b>	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i> 2020: prosjektering 2021: utlysning / bygging 2022: bygging / ferdigstilling							

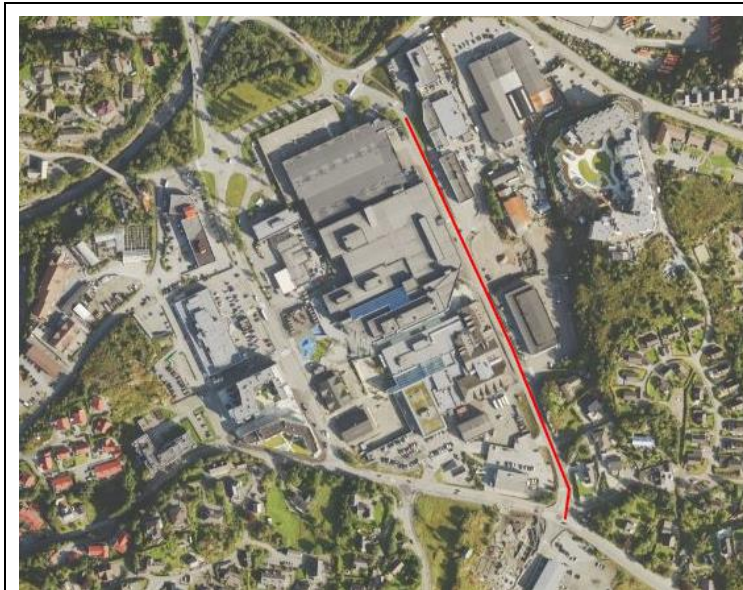
<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6</b>	
Tiltaksområde	Gange, sykling og trafikksikkerhet	
Byggherre	Statens vegvesen	
Bydel	Bergenhus	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag 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 trafikksikkerhet for alle trafikanter på strekningen</li> <li>• Bedre situasjonen for syklister og gående med adskilt tilbud og hovedsykkelrute</li> <li>• Skape trafikksikre krysningspunkt 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 trafikksikkerhet</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	46 000	10 000	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 – Sentrumsgate Grønomyrsvegen, Regionsenter Straume</b>		
Prosjektnavn	<b>Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume</b>	
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.  Grønomyrsvegen fører gåande 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 vidaregåande skule i nord. Gata utgjør vidare en viktig del av aksen nord – sør som forbinder skule- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen.  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>	
Måloppfyllelse	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 utløser 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>

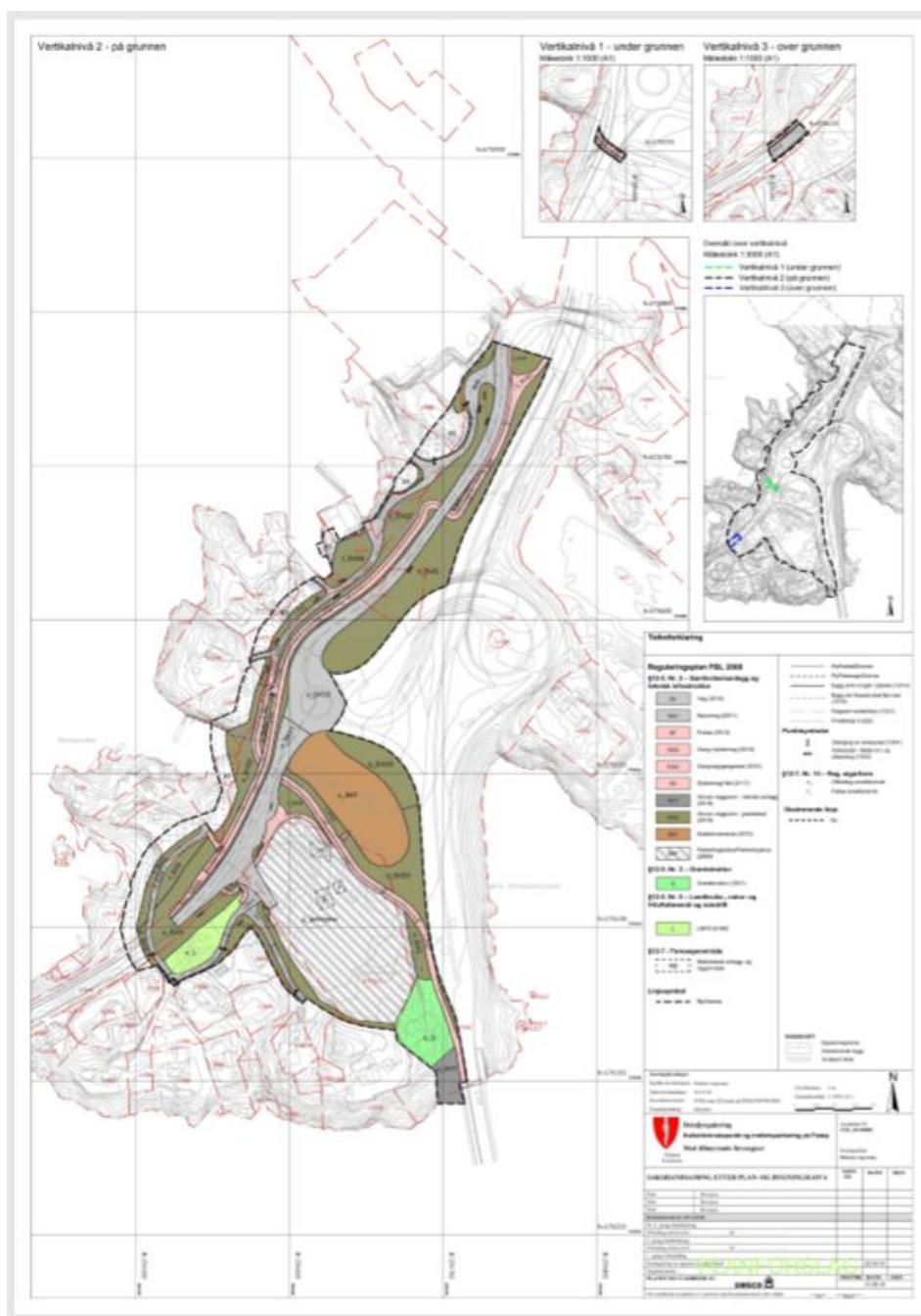
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områdeplan for Straume, med byromsstrategi</li> <li>Sykelstrategien for Fjell kommune/ (nye Øygarden kommune)</li> <li>Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD 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/sykel 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 kostnadskalkyle 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 ønskjer her å inngå utbyggingsavtalar med intressentar i område, med ønske om 50/50 deling av kostnadar for utbetring av gata. Dvs at kostnaden som er stilt opp over er offentlig investering i gata, og ikkje 100% finansiering av prosjektet som heilheit.														
	Plan- og eiendomsstatus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektering oppstart 2020/21.</li> <li>Mulig behov for reguleringsendring</li> <li>Behov for grunnnerv knytt til g/s</li> </ul> <p>Vegen er kommunal, men det vil vera behov for grunnnerv 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/grunnnerv: 2020-2021</li> <li>Bygging: 2022-2024</li> </ul>													



*Figur 1: Illustrasjon viser Grønmyrsvegen (Straume, Øygarden kommune)*

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>E39 x Fv.564 på Flatøy i Alver kommune.</b>	
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.	

Disponi ble midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		60 000				60 000		
	Finansier- ingskilde(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	<p>Hoveddelen av kollektivterminalen inngår i Nh.pakken og forventes startet opp høsten 2021. Forutsatt finansiering er det mulig med parallell utbygging med Nh.pakken.</p>							
Gjennomføringsplan	<p>Framdrift avhenger noe av hvem som blir byggherre, -SVV eller fylkeskommunen (Nh.pakken).</p>							



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

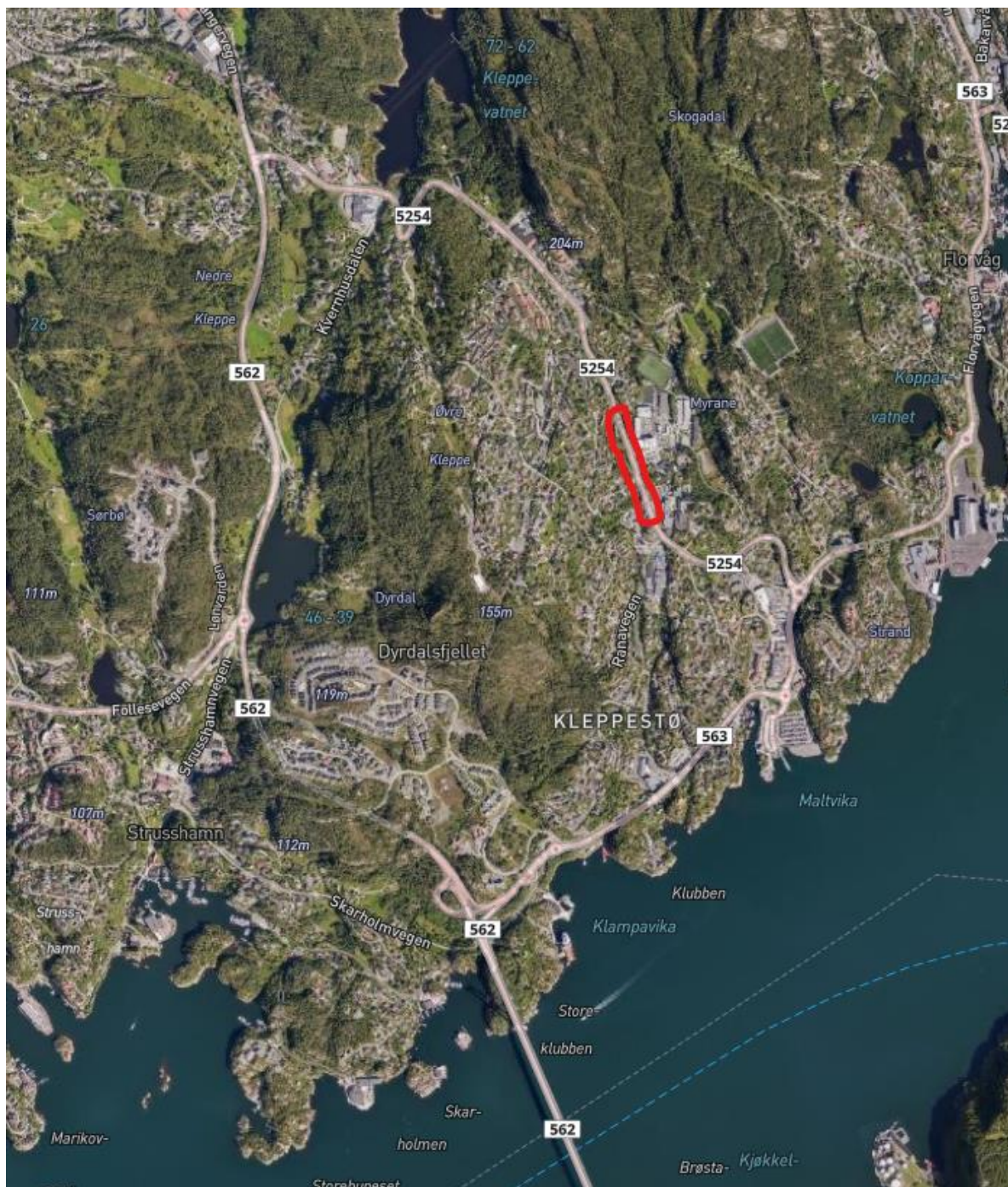
I tabellen nedenfor er det forsøkt satt opp elementer i de ulike fasene.

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)	X	
G/S- veg på vestsiden av fv. 564 og videre mot FRAMO (72300)	X	
Ny tilkomstveg, under bru-kar i sør (43000)	X	
Ny G/S kulvert fra knutepunktet til vestsiden av fv. 564	X	
Tillegg innf. park. reg. løsning (6600m <sup>2</sup> - 3600m <sup>2</sup> ) = 3000m <sup>2</sup> .	X	
Rive 2 stk. kulverter	X	
Hvilebrakke til sjåførene	X	
Tillegg støytiltak regulert løsning	X	
Tillegg grunnerverv regulert løsning	X	
Tillegg sikringsmasse regulert løsning	X	
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

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane</b>
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	<p>Primær-kriterier</p> <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/satsings-områder	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)						







<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>Utbedring av Fv244 Sagstadvegen i tidl. Meland kommune</b> (Fv5308 i Alver kommune)	
Tiltaksområde	Gange og sykkel Kollektivtransport	
Byggherre	Vestland fylkeskommune/ Nh.-pakken	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Etablere ny trafiksikker infrastruktur med ny gang-og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass på strekningen Frekhaugkrysset – Sagstad skule/idrettsanlegget	
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.	
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.  Dagens veistrek har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole og et stort idretts- og fritidssenter. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen og idrettsområdet.
	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 kobles mot senterområdet på Frekhaug, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud både i Frekhaugområdet og langs Fv564 i kommunen, som igjen er bundet sammen med tilbudet langs E39 mot både Knarvik og mot Bergen.  Tiltaket vil også forbedre forholdet for fremkommelighet for kollektivtrafikk, ved bygging av ny trafiksikker holdeplass ved Sagstad skole.

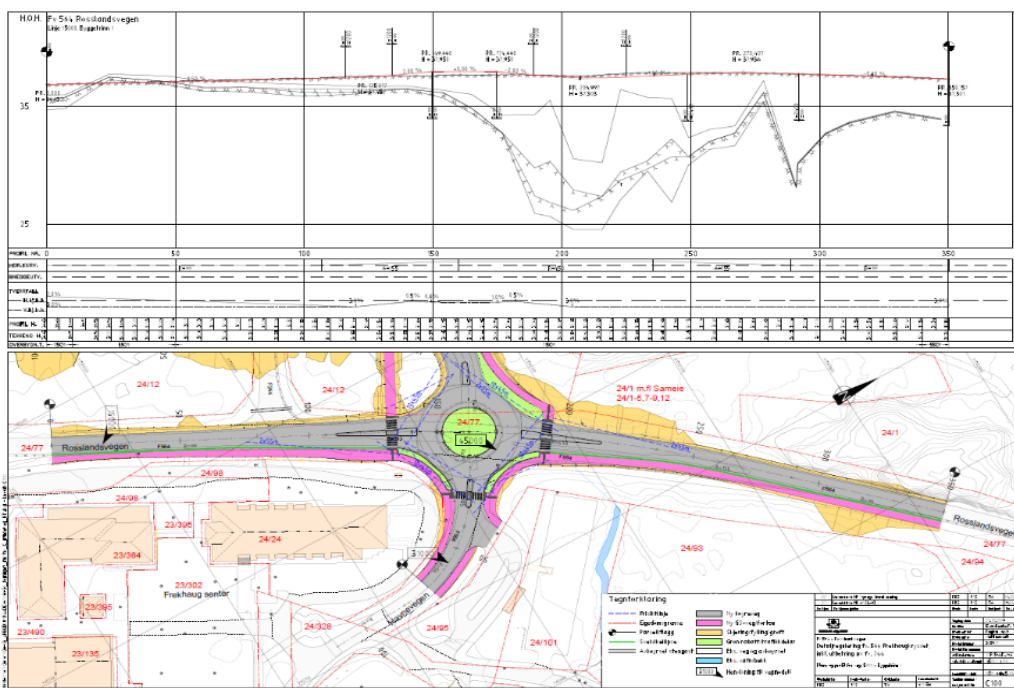
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.						
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken. Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøretrafikk. Prosjektet bygger opp under Frekhaug som lokalsenter.						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi.						
Disponible midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		30 000				30 000		
	Finansieringskilde(r)	Programområdemidler og kommunal- og fylkeskommunal finansiering						
	Prosjektet som del av helhet	Tiltaket er en del av utvikling i Frekhaug- området, og del av sammenhengende gang- og sykkeltilbud i kommunen og mot Bergen.						
Plan- og eiendomsstatus		Reguleringsplan er forventet sluttbehandlet våre 2020. Området er delvis i offentlig eige (Fylkesveg) og delvis i privat eige. Ikke prosjektert/grunnervervet.						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		Prosjektet grenser opp til Nordhordlandspakka sitt prosjekt med rundkjøring på Frekhaug, -med arm inn på Fv244 og er en forlenging av dette rundkjøringsprosjektet som ligg høgt oppe på gjennomføringsplanen i denne pakka. Det forventes at Nh.pakka er byggherre for begge delene.						
Gjennomføringsplan		Forutsatt prosjektering og grunnerverv 2020, bygging i 2021 og 2022						





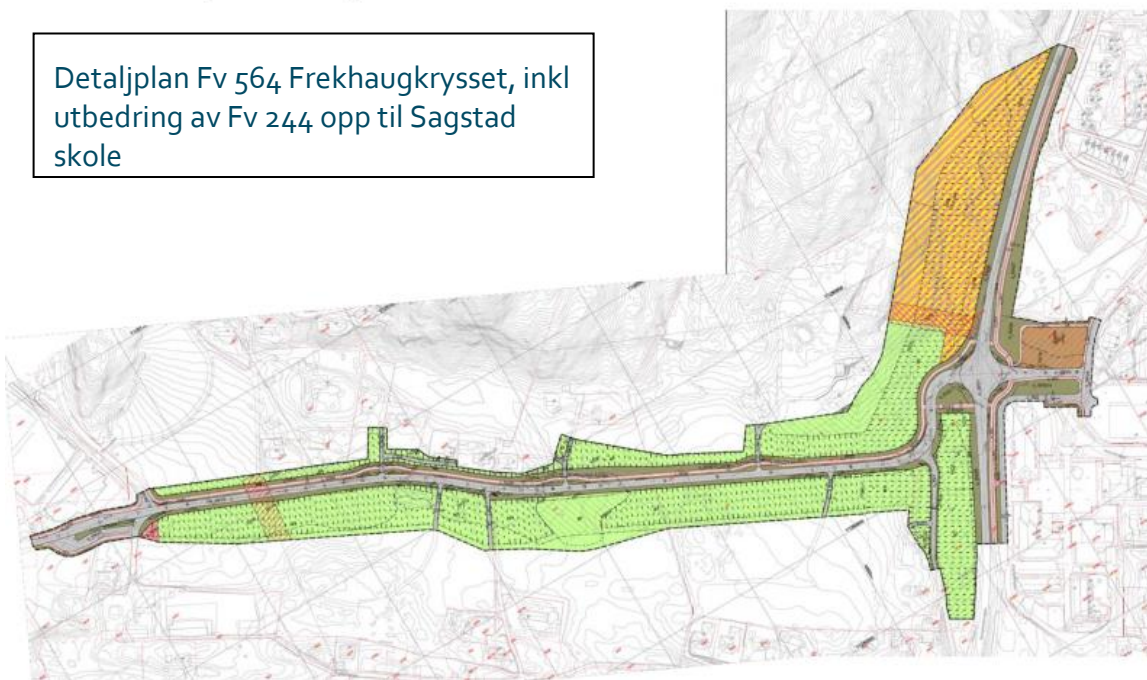
Fv.564 Frekhaugkrysset (Nh.pakken) og utbetruing av Fv. 244 opp til Sagstad skule

### Fv. 564 Frekhaugkrysset



Etablering av Frekhaugkrysset inngår i Nordhordlandspakken.

Detaljplan Fv 564 Frekhaugkrysset, inkl  
utbedring av Fv 244 opp til Sagstad  
skole

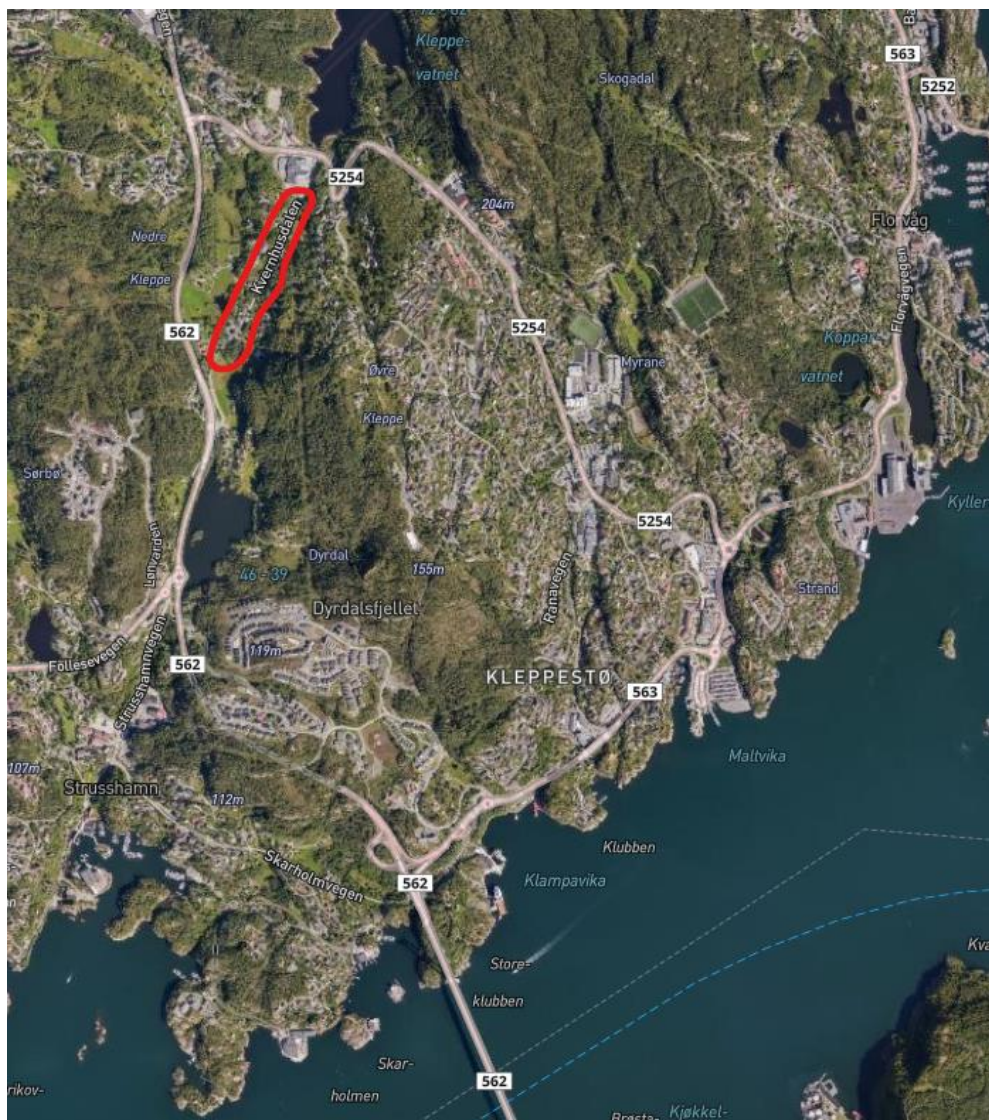


Illustrasjon av både nytt Frekhaugkryss (rundkjøring) og ny/utbedret vei til Sagstad skole

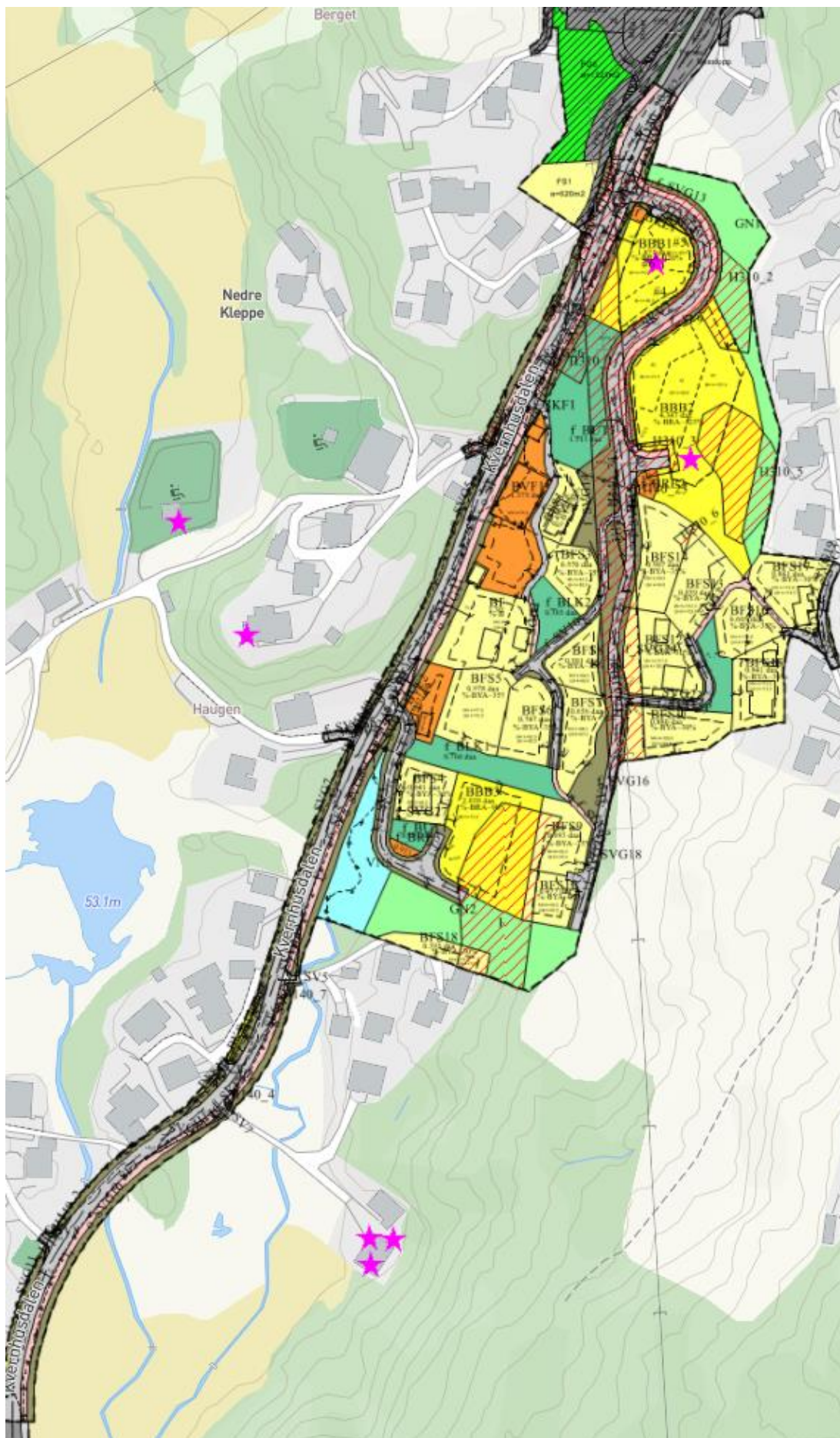
<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>Kvernhusdalen</b>	
Tiltaksområde	Gange og sykkel	
Byggherre	Askøy kommune	
Bydel	Askøy kommune	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>Etablere gang- og sykkelveg, langs eksisterende kommunal veg, lengde ca.660 m.</p> <p>Askøypakken skal anlegge 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	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.	
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	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.
	Støttekriterier	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/satsingsområder	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafiksikkerheten 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														
		<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>14 000</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4 000</td> <td>10 000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024	14 000				4 000	10 000
	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024								
14 000				4 000	10 000										
Finansieringskilde(r)	Programområdemidler														
Prosjektet som del av helhet															
Plan- og eiendomsstatus	<p>Vegstrekingen er regulert i plan 422, Kvernhusdalen, stadfestet 03.05.2018.</p> <p>Tiltaket berører et par private eiendommer i tillegg til kommunal grunn.</p>														
Kapasitet på planlegging og gjennomføring	Ja														
Gjennomføringsplan	Prosjektering og starte med grunnerverv 2021, bygging i 2022.														







<b>Prosjektark Miljøløftet</b>	
Prosjektnavn	<b>Fv404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås)</b>  <b>(Fv5476 i Alver)</b>
Tiltaksområde	Gang – og sykkeltiltak, trafikksikkerhet: Etablere gange og sykkelmulighet, - fortau  Kollektivtrafikk: Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken på strekningen.
Byggherre	Vestland fylkeskommune
Bydel	-
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Prosjektet på Fv 404 i Kvamsvåg omfatter etablering av tilbud for myke trafikkantgrupper, samt bedre forhold for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransport. Det skal etableres fortau og mer trafikksikre avkjørsler på strekningen som er svært trafikkfarlig. Det eksisterer i dag ikke tilbud for myke trafikanter på strekningen. For å bedre fremkommeligheten må vegen utbedres.  Tiltaket inngår i et sammenhengende tilbud for myke trafikanter. Nylig utarbeidet og godkjent reguleringsplan for veien i dette området omfatter et langt større strekk av Fv404 enn det som søkes utbedret her.
Formålet med prosjektet	<b>Bakgrunn:</b> Det er behov for å etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på en særdeles farlig del av skolevei. Tiltaket vil bidra til at langt flere sykler og går til/fra skole og hovedbussrutene på Fv565 ved Alversund skole. Realisering av tiltaket vil bidra til økt trafikksikkerhet, sikre framkommelighet og redusert/ mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende.  Prosjektet har som formål å: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bedre trafikksikkerheten på strekningen</li> <li>• Bedre fremkommeligheten for gående og syklende</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>

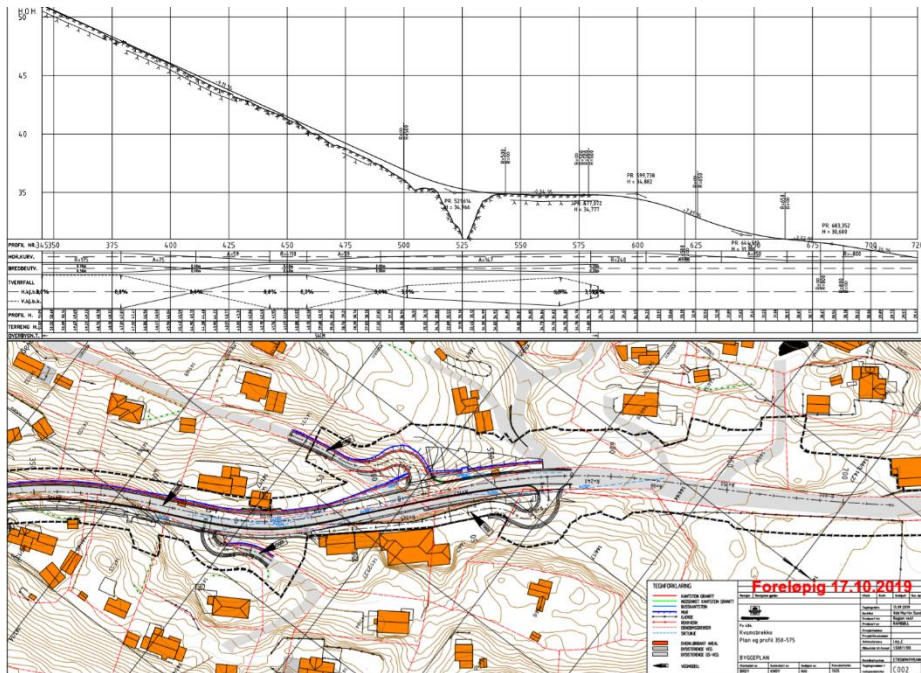
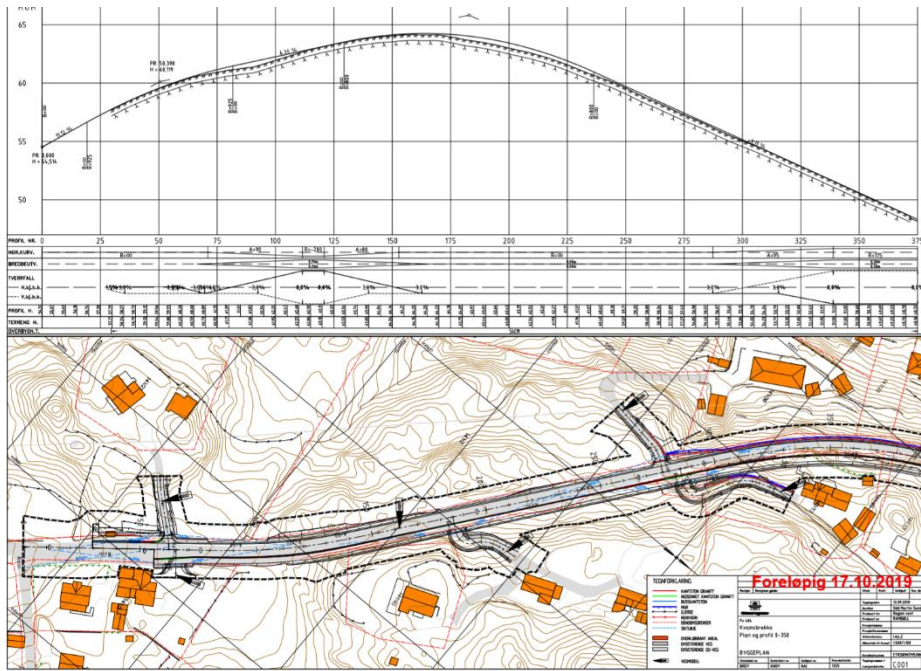
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sikre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende og næringstransport.</li> </ul> <p><b>Status:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket er ferdig prosjektert våren 2020.</li> <li>• Grunnundersøkelser er foretatt</li> <li>• Etablering av konkurransegrunnlag pågår.</li> <li>• Tiltaket kan lyses ut høsten 2020 ved tilsagn om fullfinansiering.</li> </ul> <p><b>Kostnader og finansiering:</b></p> <p>Det er gjennomført byggherreoverslag med estimert total kostnad for tiltaket på 27,5 mill kr. Dette inkluderer mva, byggherrekostnader, prosjektering og usikkerhet.</p> <p>Statens vegvesen/ Vlfk har prosjektert tiltaket med midler over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet. Det ble i 2019 løyvd 5 mill. kr til tiltaket. I MISA (Miljø og samferdsleutvalet) ble det i 2019 fatta avgjerd om finansiering av ytterlegare 10 mill. i 2020.</p> <p>Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag er tiltaket nå estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 12,5 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.</p>
Målopp-fyllelse	<p>Primærkriterier</p> <p>Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Da det ikke er noe reelt tilbud på strekningen, velger mange bil fremfor gange og sykkel.</p> <p>Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en kraftig bedrer forholdene for gående og syklende.</p>
	<p>Støttekriterier</p> <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 kan kobles mot regionsenteret Knarvik, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av Alver kommune.</p>

	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer. Tiltaket underbygger o-visjonen mht. trafikkulykker.						
	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 og bedrer konkurransefortrinn for kollektivtrafikken.						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.						
Disponible midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		12 500	0		11 000	1 500		
	Finansieringskilde(r)	Fylkesmidler Statlige programområdemidler Belønningsmidler  Det anbefales at tiltaket fullfinansieres over Miljøløftet. Forutsatt at antatt total kostnad slår til, noe som vil fremkomme av kommende anbudskonkurranse og realisering, vil det være behov for å sikre fullfinansiering med 12,5 mill. kr. Det foreslås en fordeling som vist i tabellen over, der 1,5 mill. kr. settes av til sluttoppgjør i 2022.						
	Prosjektet som del av helhet	Tiltaket er en del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen og mot Bergen. Tiltaket kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gange og sykkel</li> <li>• Trafikksikkerhet</li> <li>• Kollektiv</li> </ul>						
Plan- og eiendomsstatus		Reguleringsplan er godkjent. Grunnforhandlinger pågår.						



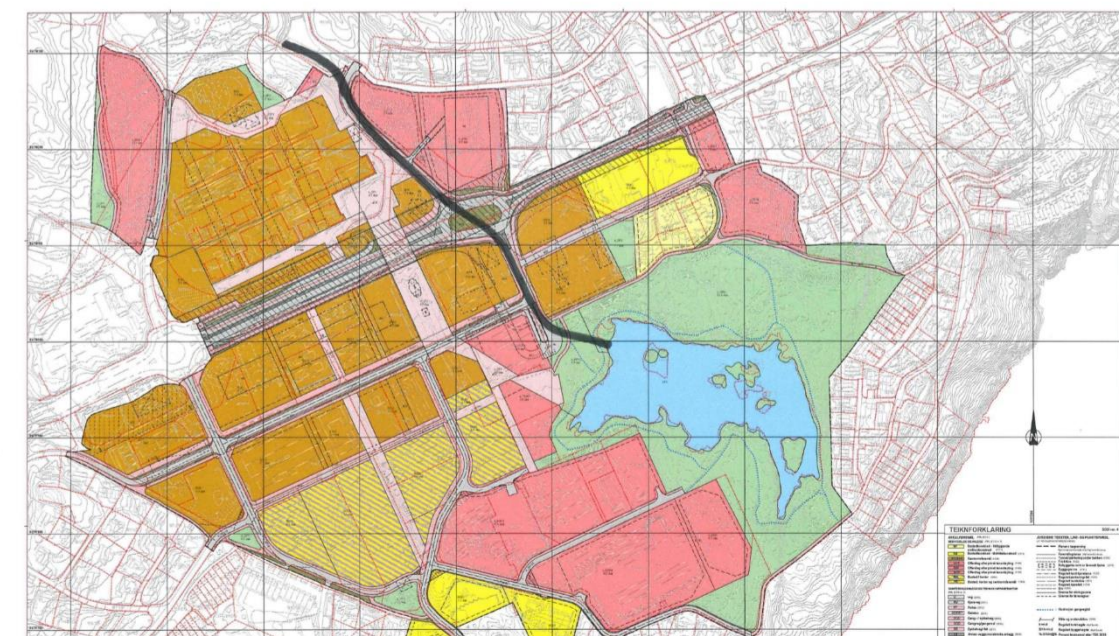






<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.</b>	
Tiltaksområde	Gange og sykkel	
Byggherre	Alver kommune og Vestland Fylkeskommune (Nh.pakken )	
Bydel	-	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Ombygging og oppgradering av flomsystemet 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 trafikksikkert 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.						
Disponible midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		10 000			10 000			
	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.



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

Disponibele midler	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
			10 000			10 000		
	Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet? <i>Trafikksikringsmidler?</i>						
	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 prosjektet</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>							

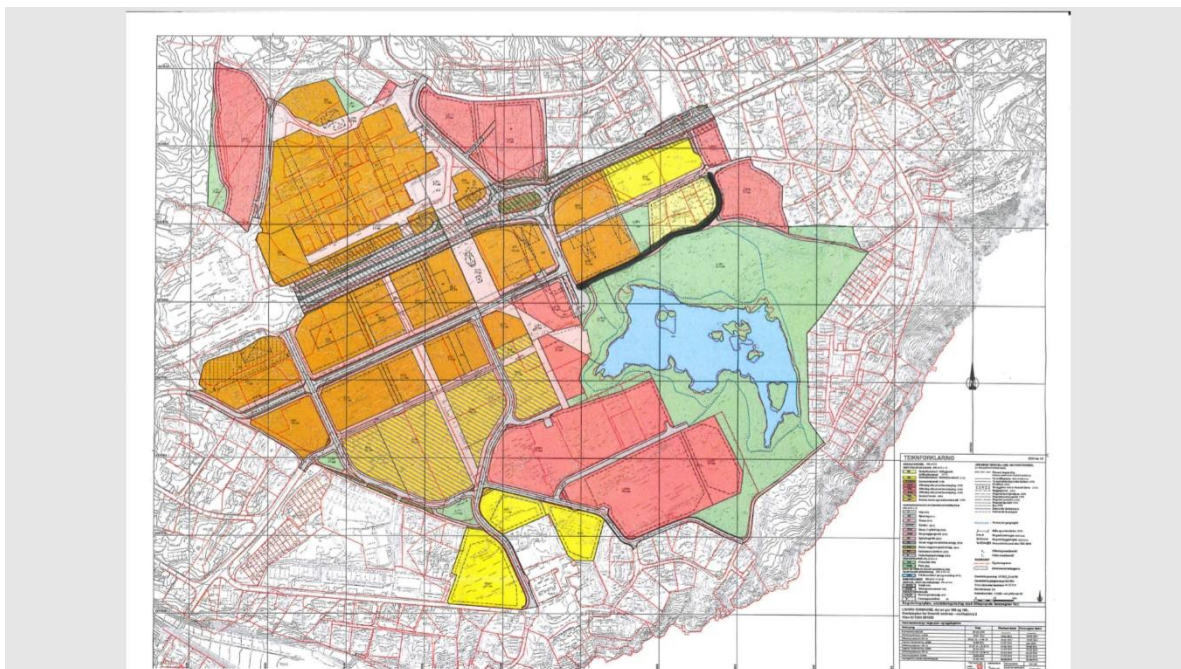


Figur 2: Illustrasjon viser ulykker som har skjedd i perioden etter 2013 (Kilde: vegvesen.no/vegkart)



<b>Prosjektark Miljøløftet</b>		
Prosjektnavn	<b>Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.</b>	
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 trafiksikkert 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 trafiksikkert 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.							
Disponible 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	<b>E16 Olav Kyrres gate</b>
Tiltaksområde	Kollektivtiltak
Byggherre	Statens vegvesen
Bydel	Berghus
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 drensbetong 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 bossnettsystem 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</p>

	erstattes med tykkere natursteinsfliser satt etter kunstnerens gamle tegninger, tilpasset gatens nye profil.						
							
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 krysningpunkt 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	51 000	52 000	9 252			
Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?						
Prosjektet som del av helhet	<p>Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?</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</p>						

		etableres bosnettsystem for BIR og det skiftes ut VA-ledninger for Bergen kommune VA-etaten.
<b>Plan- og eiendomsstatus</b>		<i>Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet</i> Grunnerverv er avklart for prosjektet
<b>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</b>		<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i> Byggherren har tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre prosjektet.
<b>Gjennomføringsplan</b>		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.



## Fylkeskommunale

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4</b>					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Fyllingsdalen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger. Gjennom Løvstakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel. I tillegg blir det bygget rundt 5 km øvrig sykkelveg og drøye 11 km gangveger og tilkomst til Bybanen i tilknytning til den nye strekningen til Fyllingsdalen.					
Formålet med prosjektet		Bedre og enklere fremkommelighet for syklistene og fotgjengere.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklistene</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>• <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
	237 060	71 128	71 178	68 821	25 883		
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv</b>					
Tiltaksområde		Kollektivtiltak					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Laksevåg					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		En utbedring av Fyllingsveien med to kjørefelt og fortau vil gi et godt og trafiksikkert tilbud for gående og syklende som ferdes på strekningen, og gi vesentlig bedre adkomstforhold for gående til eiendommer på strekningen. En utbedring vil også gjøre at to busser kan møtes. Olav Kyrresgate, drift av kollektivtrafikken					
Formålet med prosjektet		Fylkesveg 280 Fyllingsveien fra Carl Konows gate til Gabriel Tischendorfs vei er en viktig gangakse og forbindelse på Damsgård. Fyllingsveien fremstår i dag som en trafikkfarlig strekning uten tilbud for gående og syklende. Strekningen er skolevei til Damsgård skole, og flere av boligene langs veien har direkte gangadkomster uten sikt rett ut i trafikkert veg. Strekningen oppleves i dag som svært utrygg å ferdes langs for gående og syklende og det er et stor behov for å bedre tilbudet. I forbindelse med sykkelvegen som skal bygges i Carl Konows gate, skal det derfor gjennomføres en oppgradering av Fyllingsveien for å bedre forholdene for gående og kollektivtrafikken, samt øke trafiksikkerheten.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Styrke konkurransevne for gående og syklende trafikanter</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere kø</li> <li>• Redusere luftforurensing</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 ivare tatt 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
	43 833	5 568	23 040	15 225			
Finansieringskilde(r)		Fylkeskommunale midler					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)</b>					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafikksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Bergenhus					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Prosjektet skal etablere et sammenhengende sykkelfelt Haugeveien, Nordnesbakken – Margretastredet til Klosteret (Nordnes II).					
Formålet med prosjektet		Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklistere</li> <li>• Økt trafikksikkerhet</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>					
	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
	42 000	13 859	3 017	13 904	11 220		
Finansieringskilde(r)		Miljøløftet bidrar med finansielt tilskudd.					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



Prosjektark Miljøloftet		
Prosjektnavn	Trafikkplan sentrum	
Tiltaksområde	Trafikale tiltak	
Byggherre	Vestland Fylkeskommune	
Bydel	Bergenhus	
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Målsettingen om å bedre trafikkforholdene for kollektiv, sykkel og gange gjør det nødvendig å utvikle nye trafikkløsninger i Bergen sentrum. Reguleringsplan for bybanen mot Åsane er prosjektutløsende faktor ved at bybanetraséen krever omlegging av hovedtraseen gjennom sentrum mot Sandviken. Nytt trafikksystem forutsetter trafikkomlegginger med forventet behov for utbedringer/ombygginger av kryss, gatestrekninger og trafikale tiltak som endringer i signalkryss, skilting etc. Kostnadsoverslaget er foreløpig og usikkert. Trafikkplanen vil avklare nødvendige tiltak.	
Formålet med prosjektet	Formålet med prosjektet er å utvikle en ny, helhetlig trafikkplan for sentrum som ivaretar framtidige transportbehov og mål om å styrke kollektiv, sykkel og gange, og gjennomføre de trafikale tiltak som er nødvendig for å realisere trafikkplanen.	
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Styrke kollektiv, sykkel og gange som transportmiddel i sentrum ved å redusere gjennomgående biltrafikk, effektivisere kjøremønster/trafikksystem og på denne måten gi bedre plass til kollektiv, sykkel og gange.</li> <li>Ingen direkte innvirkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sentrum mer attraktiv for miljøvennlig transport og bosetting.</li> </ul>
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forventet endring i kjøremønster som på den ene side vil gi lengre kjøretid og mer transportarbeid for trafikk mellom soner i sentrum. Samtidig forventes det en tilpasning til nytt kjøremønster med endret reisemiddelvalg som gir mer mindre biltrafikk i sentrumsområdet.</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	<ul style="list-style-type: none"> <li>I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen</li> </ul>
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusert biltrafikk i sentrum vil kunne gi mindre konfliktgrad mellom myke trafikanter og biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen)</li> </ul>
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre kollektiv, sykkel og gange mer attraktivt og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i by.</li> </ul>	
		Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler

	Kostnad	Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		25 000		5 000	10 000	10 000		
Disponib le midler	Finansierings- kilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet? Miljøløftet/fylkesveimidler</i>						
	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>Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn (fylkesvei)</i>						
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		<i>Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.</i>						
Gjennomføringsplan		<i>Utredning, planlegging 2020 Iverksetting, fase 1: 2021</i>						

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Allestadvegen - Skarphaugen</b>					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Fyllingsdalen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen er det etablert nytt kollektivfelt. Det var i planen forutsatt ny gang- og sykkelveg parallelt med kollektivfeltet, men sykkelfelt fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen samt utbedring av rundkjøring ble satt på vent i påvente av endelig trase for Bybane i Fyllingsdalen. Nå er reguleringsplan for Bybanen vedtatt, og arbeidet med gange/ sykkelveg kan fullføres.					
Formålet med prosjektet		Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området. Det er satt av midler til prosjektet i 2021. Realisering av tiltaket må koordineres med bygging av Bybanen.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurranseskraften til gange og sykkel som reisealternativer blir styrket og gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter.</li> <li>Trafiksikkerheten vil også bli bedret med et mer oversiktlig og moderne veinett.</li> <li>Det helhetlige bildet av kollektivsystemet i Fyllingsdalen vil bli bedre og gi enklere fremkommeligheten til den nye traséen til bybanen i Fyllingsdalen.</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektet bidrar til å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp ved å gjøre det mer attraktivt for beboere i Fyllingsdalen til å benytte sykkel og gange fremfor bil.</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> </ul>					
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosjektet vil bedre tilkomsten til bybanen i Fyllingsdalen for fotgjengere og syklistene.</li> </ul>					
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.					
Disponibele midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler					
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023
	20 341			9 545	10 796		
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		Trafikksikkerhet og hjertesone						
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafikksikkerhet						
Byggherre		Vestland Fylkeskommune						
Bydel		Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Målsetting i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder.						
Formålet med prosjektet		Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklist, utforkjøringsulykker og møteulykker. Trafikksikkerhetstiltak er ofte mindre enkelttiltak som kan utføres innenfor eksisterende veggrunn.						
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppnå nullvisjonen</li> <li>• Økt trafikksikkerhet</li> </ul>						
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere forurensing</li> <li>• Bedre ressursallokering i etatene.</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 ivare tatt 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	Påløp t hittil	2020	2021	2022	2023	2024
				31 000	31 000	31 000	31 000	31 000
	Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?						
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	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



<b>Prosjektark Miljøløftet</b>								
Prosjektnavn	<b>Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg</b>							
Tiltaksområde	Sentrum og knutepunktutvikling							
Byggherre	Vestland Fylkeskommune							
Bydel	Fana							
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Fylkeskommunen ønsker å bruke en del av de årlige overføringene til Miljøløftet til å utføre vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet. Tiltakene regnes som fornyings- og opprustingstiltak, der særlig oppgradering av murer, vegdekket, rekkverk og fortau er viktige.							
Formålet med prosjektet	Denne type tiltak må også sees i lys av trafiksikkerheten langs vegnettet. Et eksempel her er oppgradering av fortau langs Assistentkirkegården i Bergen sentrum. Mange av broene, inkludert gang- og sykkelbroer, har store behov for vedlikehold.							
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre trafiksikkerhet for både myke og harde trafikanter</li> <li>• Opprettholde god standard for infrastruktur</li> <li>• Forhindre omfattende og kostbare slitasjeskader</li> </ul>						
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</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/satsings-områder	<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	<i>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</i>							
Disponible midler	Kostnad	<i>Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler</i>						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
				31 000	26 830	31 000	31 000	31 000
	Finansieringskilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i>						
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>
Gjennomføringsplan	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		Planlegging fylkesveg i Bergen						
Tiltaksområde		Planlegging og prosjektering						
Byggherre		Vestland Fylkeskommune						
Bydel		Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Det pågår flere planprosjekter i Miljøløftet innenfor programområdene gange, sykkel og kollektiv. Pågående planprosjekt gir en pekepinn på hvilken retning vi styrer mot, og hvilke byggekostnader som kan forventes i årene fremover.						
Formålet med prosjektet		Miljøløftet ser det som svært viktig å ha en høy planproduksjon, og helst en planreserve. Dette vil gi et større handlingsrom for reell porteføljestyring, der bare de prosjektene med best måloppnåelse skal realiseres.						
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange               <ul style="list-style-type: none"> <li>Endring i reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Betydning for helhet/sammenheng i transportsystemet?</li> <li>Bedre trafiksikkerhet?</li> <li>I hvor stor grad vil prosjektet bidra til at reiser flyttes over på kollektiv, sykkel og gange?</li> </ul> </li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken?               <ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere persontransportbehov med bil? I hvor stor grad?</li> <li>Hvilke(n) sone(r) i kommuneplanens arealdel forholder prosjektet seg til?</li> </ul> </li> </ul>						
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</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

				23 552	23 500	23 500	23 500	23 500
	Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midler						
	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>						
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>						

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Gangveier til kollektivtraseer					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Bergen kommune arbeider med å kartlegge og gjennomføre tiltak som gjør det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet. Det innebærer at gangveier asfalteres, får rekkverk, lys og at det etableres nye ganglenker (snarveier).					
Formålet med prosjektet		De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. At standarden på gangnettet øker, øker attraktiviteten til kollektivsystemet. Disse gangforbindelsene er nyttige også for gangturer til andre målpunkt. Fokus er i første rekke på det utvidede sentrumsområdet og bydelsentrene.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilrettelegge for kollektiv transport</li> <li>Bedre tilkomsten til holdeplasser</li> <li>Økt trafiksikkerhet</li> <li>Gjøre det mer attraktivt og enklere å reise kollektivt</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
			5 000	8 000	10 000	10 000	10 000
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		<b>Bysykkelordning</b>						
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet						
Byggherre		Bergen Kommune						
Bydel		Bergenhus - Årstad						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Det skal i løpet av de 3 neste årene ruller ut 1000 sykler fordelt på ca. 100 stativ i og rundt Bergen sentrum. 200 sykler ble plassert ut på 35 stasjoner i 2018, og disse genererte 100.000 turer siden slutten av juni. I 2019 kom ytterligere 600 sykler på plass. 200 sykler kommer i 2020. Bysykkelkontrakten strekker seg over 8 år med mulighet for 2 år opsjon og er en helårsløsning.						
Formålet med prosjektet		Bidra til å skape et mer attraktivt sentrum og slik trekke flere bergensere og tilreisende (turister) til sentrum.						
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplementere kollektiv transport</li> <li>• Bedre byens omdømme og merkevare</li> <li>• Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser</li> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Alminneliggjøre sykling</li> <li>• Redusere effekten og omfanget av sykkeltyverier</li> <li>• Øke bruken av kollektive transportmidler</li> <li>• Tiltrekke nye syklist</li> <li>• Styrke sykkel som transportmiddel Bergensdalen, Åsane, Arna, Laksevåg og Fyllingsdalen.</li> <li>• Gi god samfunnsøkonomisk måloppnåelse</li> </ul>						
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensing</li> <li>• Økt personlig mobilitet / rekkevidde</li> </ul>						
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk	Inngår i sykkelstrategien som har vært ute på høring høsten 2019.						
	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	2024

				4 000	4 000	6 000	6 000	6 000
	Finansieringskilde(r)	Bidrag fra oppdragsgiver, brukerfinansiert og sponsorat.						
	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>							
Gjennomføringsplan	Går over i driftsfase fra 2021.							

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Prosjektering og grunnverv (diverse løpende prosjekt fv.)					
Tiltaksområde		Planlegging og prosjektering					
Byggherre							
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		For å sikre raskere framdrift av mindre tiltak under programområdene, blir det foreslått at man i handlingsprogrammet setter av noe midler slik at man starter prosjektering før bevilgningen til prosjektet kommer.					
Formålet med prosjektet		På denne måten kan man sikre en større fleksibilitet både i planlegging, prosjektering og gjennomføring av de ulike programområdetiltakene.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange               <ul style="list-style-type: none"> <li>Endring i reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Betydning for helhet/sammenheng i transportsystemet?</li> <li>Bedre trafiksikkerhet?</li> <li>I hvor stor grad vil prosjektet bidra til at reiser flyttes over på kollektiv, sykkel og gange?</li> </ul> </li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken?               <ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere persontransportbehov med bil? I hvor stor grad?</li> <li>Hvilke(n) sone(r) i kommuneplanens arealdel forholder prosjektet seg til?</li> </ul> </li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</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

				3 000	4 000	5 000	5 000	5 000
	Finansieringskilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i>						
	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>							
Gjennomføringsplan	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>							

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		<b>Fv. Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)</b>					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet, for eksempel ved bruk av rød asfalt i sykkelfelt, nedsenking av fortauskanter.					
Formålet med prosjektet		Bedre infrastrukturen for syklistene.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiltrekke nye syklistar</li> <li>Økt trafiksikkerhet</li> </ul>					
	Støttekriterier						
	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 ivare tatt 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
			3 000	2 000	3 000	3 000	3 000
	Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					
	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	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Sykkelbyavtalen					
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		<p>Sykelbyen Bergen sitt arbeid gjelder fem hovedsatsinger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel</li> <li>• Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av</li> <li>• Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon</li> <li>• Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle</li> <li>• Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere</li> </ul>					
Formålet med prosjektet		Tiltaket bygger opp under mål om nullvekst, arealbruk, byutvikling, trafiksikkerhet (nullvisjonen), fremkommelighet, klima og miljø ved å stimulere flere til å velge sykkel som transportmiddel på korte og mellomlange distanser.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre folkehelsen</li> <li>• Tiltrekke nye syklister</li> <li>• Gi lyst til å sykle</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>					
	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
			2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Finansieringskilde(r)		Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		<b>Støy</b>						
Tiltaksområde		Gange, sykling og trafiksikkerhet						
Byggherre		Vestland Fylkeskommune						
Bydel		Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Gjennomføring av støytiltak er en lovpålagt oppgave i henhold til forurensingsloven						
Formålet med prosjektet		Redusere støy for alle trafikanter og beboere.						
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange               <ul style="list-style-type: none"> <li>Endring i reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Betydning for helhet/sammenheng i transportsystemet?</li> <li>Bedre trafiksikkerhet?</li> <li>I hvor stor grad vil prosjektet bidra til at reiser flyttes over på kollektiv, sykkel og gange?</li> </ul> </li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken?               <ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere persontransportbehov med bil? I hvor stor grad?</li> <li>Hvilke(n) sone(r) i kommuneplanens arealdel forholder prosjektet seg til?</li> </ul> </li> </ul>						
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</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 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>						
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
				1 000	700	700	700	1 000

	Finansieringskilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i>
	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Trolleybusslinje til Laksevåg					
Tiltaksområde		Kollektivtiltak					
Byggherre							
Bydel		Laksevåg					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		<p>Forlengingen av trolleylinjen er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbusser. Fylkesutvalget i Hordaland fylkeskommune (HFK) fattet 16. november 2016 vedtak om forlenging av trolleylinjen til Laksevåg. Batteribusser med strømavtager kan kjøre som trolleybusser under kontaktledningen og samtidig lade batteriet. Denne teknologien gjør at man kan unngå å etablere trolleyinfrastruktur langs hele traseen dersom det er teknisk krevende, kostbart eller ikke ønskelig i et gitt område, uten at man mister trolleybussens egenskaper knyttet til miljø og driftsstabilitet. Tiltaket er steg 1 i arbeidet med å innføre null- og lavutslippsteknologi i bussparken i Bergensområdet. Prosjektet har også fått tilsagn om støtte fra Enova på 29,6 MNOK.</p>					
Formålet med prosjektet		<p>Fylkestinget vedtok i oktober 2017 Temaplan for lav- og nullutslippsbusser (PS90/2017). Planen innebærer en ambisjon om fossilfri bussdrift i Bergen og Hordaland i nye anbud. Tiltakene omfatter elektrifisering, bruk av biogass og bærekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff.</p>					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større kapasitet på bussene i Laksevåg</li> <li>•</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre luftkvalitet</li> <li>• Lavere CO<sub>2</sub>-utslipp</li> <li>•</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		<p>En enkel vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet: grad av måloppnåelse sett opp mot kostnad.</p>					
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler					
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023
	73 147	46 658	17 826	5 248	3 415		
Finansieringskilde(r)		<p>I vedtaket av temaplanen har fylkestinget lagt til grunn at kostnaden for tiltakene innenfor Bergen blir finansiert gjennom byvekstavtalen for Bergen, Miljøløftet.</p>					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Endepunkt trolley					
Tiltaksområde		Kollektivtiltak					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Laksevåg					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Prosjektet gjelder etablering av snumulighet og hensetting for busser på Lyngbø og på Birkelundstoppen, og er en del av trolleybussutbyggingen på Laksevåg.					
Formålet med prosjektet		Formålet er å tilrettelegge for diften av trolleybussen til Laksevåg.					
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere reisetid</li> <li>• Sikre frekvens og optimal rutetid</li> </ul>					
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre luftkvalitet</li> <li>• Lavere CO<sub>2</sub>-utslipp</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/satsings-områder	<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
	23 190	3 663	8 000	9 527	2 000		
Finansieringskilde(r)		Prosjektet finansieres med fylkeskommunale midler.					
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	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet - Vadmyra endeholdeplass								
Prosjektnavn		Vadmyra endeholdeplass						
Tiltaksområde		Kollektiv						
Byggherre		Vestland fylkeskommune						
Bydel		Laksevåg						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Det etableres nye av- og påstigningsholdeplasser før og etter sløyfen. Dette vil lette bussenes mulighet til å komme tett inntil kantstein på holdeplassen og dermed bidra til universell utforming. Det etableres også sjåførfasiliteter med pauserom og toalett						
Formålet med prosjektet		<p>Dagens endeholdeplass er for liten i forhold til de endringer som kommer i rutetilbudet fra og med 01.10.2020. Tiltaket vil øke antallet oppstillingsplasser for buss på endeholdeplass Vadmyra til 3 leddbusser.</p> <p>Busslinjen til Vadmyra er en del av stamlinjenettet i Bergen, og skal i fremtiden kjøres med leddbuss (kjøres med singelbuss i dag)</p> <p>Det er en målsetning at busstrafikken skal unngå regulering/ oppstilling i sentrum, dette øker behovet ute i bydelene</p> <p>Vadmyra er et område med mange bosatte og god kollektivandel, og tiltaket er en forutsetning for å kunne kjøre et stamlinjetilbud på linjen til Vadmyra</p>						
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	Kapasitet på endeholdeplassen er en forutsetning for å tilby tilstrekkelig frekvens, og dermed gjøre kollektivtransport mest mulig attraktivt.						
	Støtte-kriterier	Universell utforming er et viktig tiltaksområde.						
	Prosjektets forhold til øvrige mål og planverk							
	Prosjektets forhold til øvrige fag/satsings-områder	Tiltaket er ventet å bedre trafikksikkerheten ved å stramme opp dagens kryss og gi mer ordnede forhold for fotgjengere. Alle bussreisende vil få av- og påstiging ved perrong i stedet for midt i snusløyfen ved høy trafikk						
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		Tiltaket er av mindre størrelse og forventes å gi god effekt på både tomkjøring buss og i den daglige logistikken.						
Disponible midler	Kostnad	Vurdering av kostnad, usikkerhet og disponible midler						
		Total kostnad	Påløpt hittil	2020	2021	2022	2023	2024
		4 000			4 000			

	Finansieringskilde(r)	
	Prosjektet som del av helhet	
Plan- og eiendomsstatus	<i>Planleggingsfase, ikke behov for regulering. Gå rett til prosjektering</i>	
Kapasitet på planlegging og gjennomføring		
Gjennomføringsplan	2020	

Figur 1: Oppgradert endeholdeplass Vadmyra



<b>Prosjektark Miljøløftet</b>							
Prosjektnavn	<b>Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss</b>						
Tiltaksområde	Kollektivtiltak						
Byggherre	Vestland Fylkeskommune						
Bydel	Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Bybanen nærmer seg 10 år. For de ferdigstilte byggetrinnene på Bybanen er det behov for vedlikeholdstiltak av investeringskarakter. Dette gjelder konkrete behov som er avdekket gjennom driften, og omhandler typisk tiltak som reduserer avspøringsrisiko, øker kjørehastighet og reduserer slitasje. Disse tiltakene er av mer omfattende karakter enn det som kan løses gjennom ordinært, løpende vedlikehold.						
Formålet med prosjektet	Tiltakene bidrar til å sikre kontinuerlig drift av Bybanen.						
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre trafikkikkerhet</li> <li>• Styrke konkurranseevne for kollektivtransport</li> <li>• Sikre fremtidig drift</li> <li>• Redusere tidsavvik</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusert reisetid</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
			13 000	11 000	13 000	13 000	13 000
	Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midler					

	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Oppgradering holdeplasser					
Tiltaksområde		Kollektivtiltak					
Byggherre		Vestland Fylkeskommune					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		Universell utforming av holdeplasser.					
Formålet med prosjektet		Det har over tid vært arbeidet med å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle og samtidig mer attraktiv. Universell utforming av holdeplasser er sentralt i dette, slik at lavgulvbussene som blir benyttet i Bergensområdet kan utnyttes maksimalt. I tillegg får selve holdeplassen hevet standard i form av nye busskur og overflater.					
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Styrke konkurranseevne for kollektivtransport</li> <li>Bedre fremkommelighet til holdeplasser for svaksynte</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</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 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>					
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
			7 000	7 000	8 000	8 000	8 000
Finansieringskilde(r)		Fylkeskommunale midler					



	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>								
Prosjektnavn	<b>Fv. Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak</b>							
Tiltaksområde	Kollektivtiltak							
Byggherre	Vestland Fylkeskommune							
Bydel	Hele Bergen							
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	<p>For å heve standarden på kollektivtrafikken, er det behov for en teknisk og visuell oppgradering av sentrale holdeplasser med et høyt antall reisende, spesielt i bykjernen. Her blir det lagt til grunn bybanestandard på busskur og overflater.</p> <p>Det er også behov for å styrke arbeidet med endeholdeplasser for de ulike linjene. Dårlig fremkommelighet for bussene øker behovet for oppstillingsplasser på endeholdeplassene, samtidig som kapasiteten på endeholdeplassene er avgjørende for hvilken frekvens det er mulig å kjøre på den aktuelle linjen. Andre tiltak kan være aktuelle, så som informasjonsutstyr og enkle fremkommelighetstiltak.</p>							
Formålet med prosjektet	Det er behov for å fortsette arbeidet med oppgradering av terminaler og holdeplasser i Bergen. Det har over tid vært investert betydelige midler i universell utforming for å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle, slik at det universelt utformede bussmateriellet kan utnyttes fullt ut.							
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt ved å ha et universelt og moderne design på holdeplasser</li> <li>Bedre fremkommelighet ved holdeplasser</li> <li>Større kapasitet ved holdeplasser</li> </ul>						
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere kø</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 ivare tatt 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
				3 000	3 000	4 000	4 000	4 000

	Finansieringskilde(r)	<i>Fylkeskommunale midler.</i>
	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>
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

<b>Prosjektark Miljøløftet</b>							
Prosjektnavn	<b>Oppgradering av signalanlegg og ASP</b>						
Tiltaksområde	Kollektivtiltak						
Byggherre	Vestland Fylkeskommune						
Bydel	Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang	Aktiv signalprioritering av buss gir kollektivtrafikken økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen.						
Formålet med prosjektet	Formålet er både at bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjøretid, og samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet.						
Måloppfyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre trafiksikkerhet</li> <li>• Styrke konkurranseevne for kollektivtransport</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortere reisetid</li> <li>• Redusert kø</li> <li>• Redusert luftforurensing</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
			2 000	1 500	2 000	2 000	2 000
	Finansieringskilde(r)	Fylkeskommunale midler					
	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	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>

Prosjektark Miljøløftet							
Prosjektnavn		Sekretariat med kommunikasjon					
Tiltaksområde		Sekretariat og holdningsendrende arbeid					
Byggherre		Sekretariatet i Miljøløftet					
Bydel		Hele Bergen					
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		En styrket satsing på kommunikasjon i handlingsprogramperioden, skal særlig rettes mot innbyggerne og ha synlighet, profilbygging og endring av reisevaner som særlige innsatsområder. Målet er å øke befolkningens kunnskap om hva Miljøløftet er og hva det betyr for helse, miljø og byutvikling.					
Formålet med prosjektet		En styrket satsing på kommunikasjon skal slik bidra til økt forståelse og aksept for Miljøløftet og anses i seg selv for å være et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet.					
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økt bevissthet rundt miljøvennlig transport som kollektivt, gange og sykkel.</li> <li>Belyse det helhetlige transportsystemet i Bergen og nabokommunene.</li> </ul>					
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere køer og luftforurensing</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
			8 192	8 200	8 200	8 200	8 200
	Finansieringskilde(r)	Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?					
	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	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>



Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		Reisevaneundersøkelse						
Tiltaksområde		Sekretariat og holdningsendrende arbeid						
Byggherre								
Bydel		Hele Bergen						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		I forbindelse med byvekstavtalen, er det også inngått avtale om en årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen.						
Formålet med prosjektet		By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing.						
Målopp-fyllelse	Primær-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet/tiltaket til å øke konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange               <ul style="list-style-type: none"> <li>Endring i reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Bedre fremkommelighet for kollektiv, gående og/eller syklende?</li> <li>Betydning for helhet/sammenheng i transportsystemet?</li> <li>Bedre trafiksikkerhet?</li> <li>I hvor stor grad vil prosjektet bidra til at reiser flyttes over på kollektiv, sykkel og gange?</li> </ul> </li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken?               <ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere persontransportbehov med bil? I hvor stor grad?</li> <li>Hvilke(n) sone(r) i kommuneplanens arealdel forholder prosjektet seg til?</li> </ul> </li> </ul>						
	Støtte-kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken?</li> <li>Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt?</li> <li>Spesielt viktige tiltaksområder</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/satsings-områder	<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

				1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
	Finansieringskilde(r)	Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Bergensområdet, mens Hordaland fylkeskommune og Bergen kommuner dekker den andre halvparten.						
	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>						
Gjennomføringsplan		<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>						

## Bompenger

Prosjektark Miljøløftet								
Prosjektnavn		Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane						
Tiltaksområde		Planlegging og prosjektering						
Byggherre		Vestland Fylkeskommune						
Bydel		Bergenhus - Åsane						
Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang		I 2018 startet arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane. Strekningen er ca. 14 km lang, med 12 nye holdeplasser. Bergen bystyre har i møter 20.4 2016 og 31.1.2018, gjort vedtak om trasé som går via Bryggen og Sandbrogaten, i tunnel til Amalie Skams vei med holdeplass i fjell ved Sandviken kirke. Videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traseen går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det skal planlegges for en sammenhengende sykkeløsning på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen.						
Formålet med prosjektet		Bybanen byggetrinn 5 skal gi et bedre kollektivtilbud for Åsane bydel, både langs traseen og for områder hvor det fremdeles vil være behov for buss. Personbiltrafikken vil også avlastes som fører til bedre luftkvalitet og mindre utslipp.						
Målopp-fyllelse	Primærkriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedre byens omdømme og merkevare</li> <li>• Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser</li> <li>• Bedre byens kollektivtilbud</li> <li>• Bedre fremkommelighet for kollektivreisende.</li> <li>• Reiser vil i stor grad flyttes over til kollektivt.</li> <li>• Redusert personbiltransportbehov.</li> </ul>						
	Støttekriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere køer og luftforurensing</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	2024

		165 000	65 092	21 908	51 000	27 000		
	Finansieringskilde(r)	<i>Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet?</i>						
	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>							
Gjennomføringsplan	<i>Tentativ gjennomføringsplan</i>							



# Handlingsprogram 2021-24



Foto: Christine Hvidsten

SAMMEN  
OM



Miljøløftet





## Forord

Miljøløftets handlingsprogram 2021-2024 er det fjerde handlingsprogrammet i Miljøløftet-regi, men det første etter at avtaleområdet ble utvidet. Etter at ny byvekstavtale ble signert i desember 2019 og lokalpolitisk vedtatt våren 2020, består Miljøløftet av ni parter: Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden kommuner, samt Vestland fylkeskommune og de statlige virksomhetene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestland.

Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og attraktive by- og regionsenter. Byvekstavtalen skal sikre helhetlig bruk av virkemidler på tvers av forvaltningsnivåene.

Handlingsprogram 2021-2024 viser hvilke investeringer i regi av Miljøløftet som forventes i de kommende fire årene. Byvekstavtalen for 2019-2029 innebærer investeringer og støtte til drift for rundt 13 mrd. kroner totalt, og omtrent en tredjedel av dette er lagt inn i handlingsprogram 2021-2024.

Det største enkeltprosjektet er Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, som forventes ferdigstilt i 2022/2023. Andre større prosjekter er sammenhengende sykkelveg langs Bybanen til Fyllingsdalen, sykkelstamvegen og ny kollektivgate i Olav Kyrres gate. Også viktige trafikksikringstiltak som bedrer forholdene for gående og sykklende er en viktig del av handlingsprogrammet.

De fire nye kommunene i samarbeidet; Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden har alle deltatt aktivt i arbeidet med handlingsprogrammet. Alver, Askøy og Øygarden har innspill til prosjekter allerede fra 2021. Når det gjelder årene 2022-2024, vil hovedtyngden av innspill her bli tatt med ved neste rullering.





## Innhold

---

### Miljøløftet

4

---

### Organisering

5

5

Styringsgruppen

5

Administrativ koordineringsgruppe

5

Sekreteriatet

5

Arbeidsutvalget

5

Faggrupper

---

### Styring

6

6

Portføljestyring

6

Styringsprosess

---

### Økonomi

7

7

Byvekstavtalen

7

Tiltaksområder

7

Bompengepakke Bergen (Prop 11 S)

8

Inntekter byvekstavtalen

8

Inntekter bypakke Bergen (Prop 11 S)

9

Utgifter byvekstavtalen

9

Utgifter bypakke Bergen (Prop 11 S)

10

Prosjekter i Byvekstavtalen

13

Prosjekter i bypakke Bergen (Prop 11 S)

---



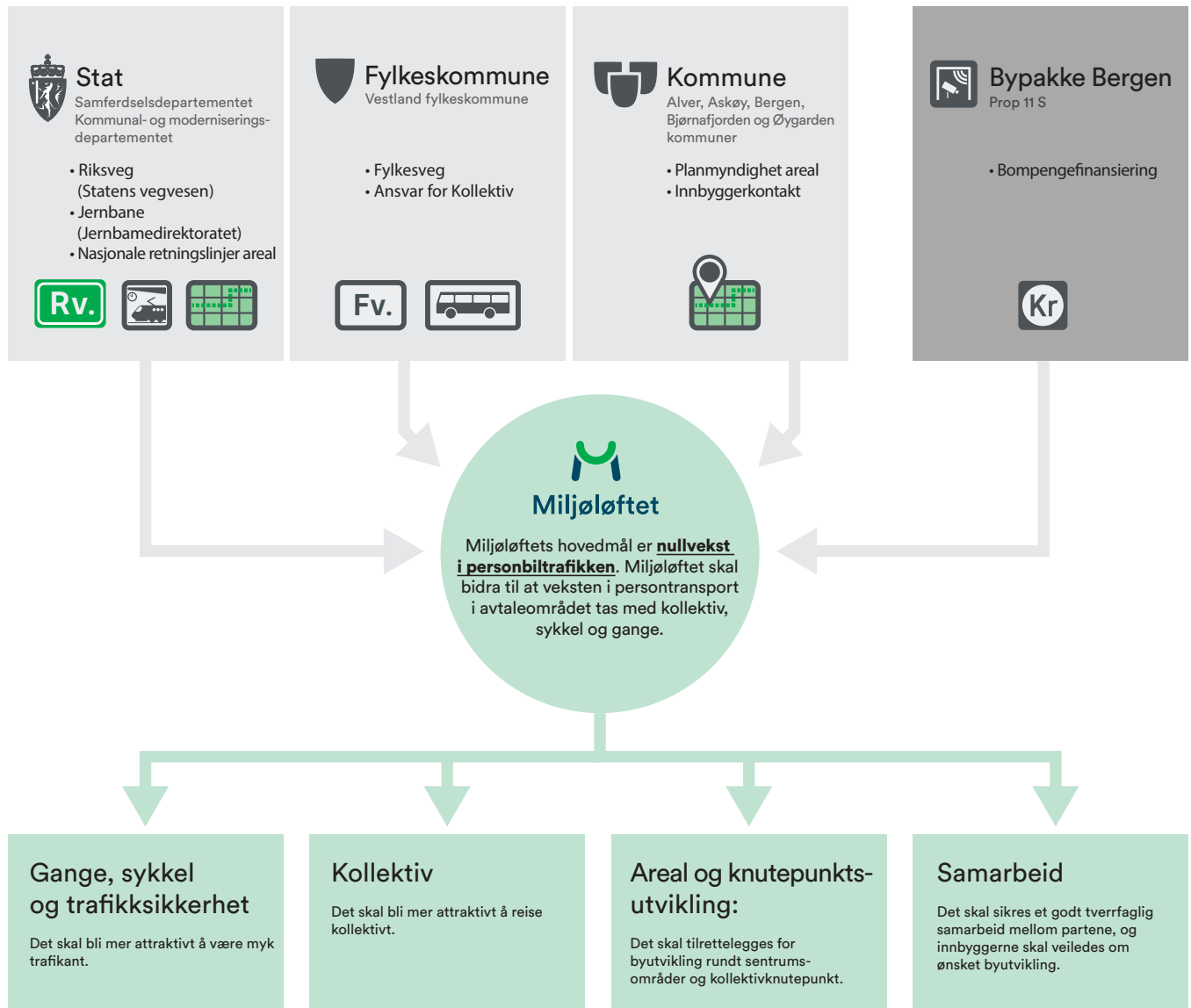
# Miljøløftet

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for Bergensområdet, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved Fylkesmannen i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden.

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtaler sikrer mer helhetlig virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidsrettet utvikling av Bergensområdet.

Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av byvekstavtalen, men den er ikke underlagt styringsgruppen i Miljøløftet. Bypakke Bergen styres av en egen styringsgruppe, som har råderett i saker som gjelder prioritering av bompengemidler i forhold til Prop. 11 S.

## Byvekstavtalen



# Organisering

## Styringsgruppen

Miljøløftet ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer, fylkesting og by- og kommunestyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet.

## Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (AKG) består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. AKG skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i AKG skal etablere et godt grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

## Sekretariatet

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet. Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger.

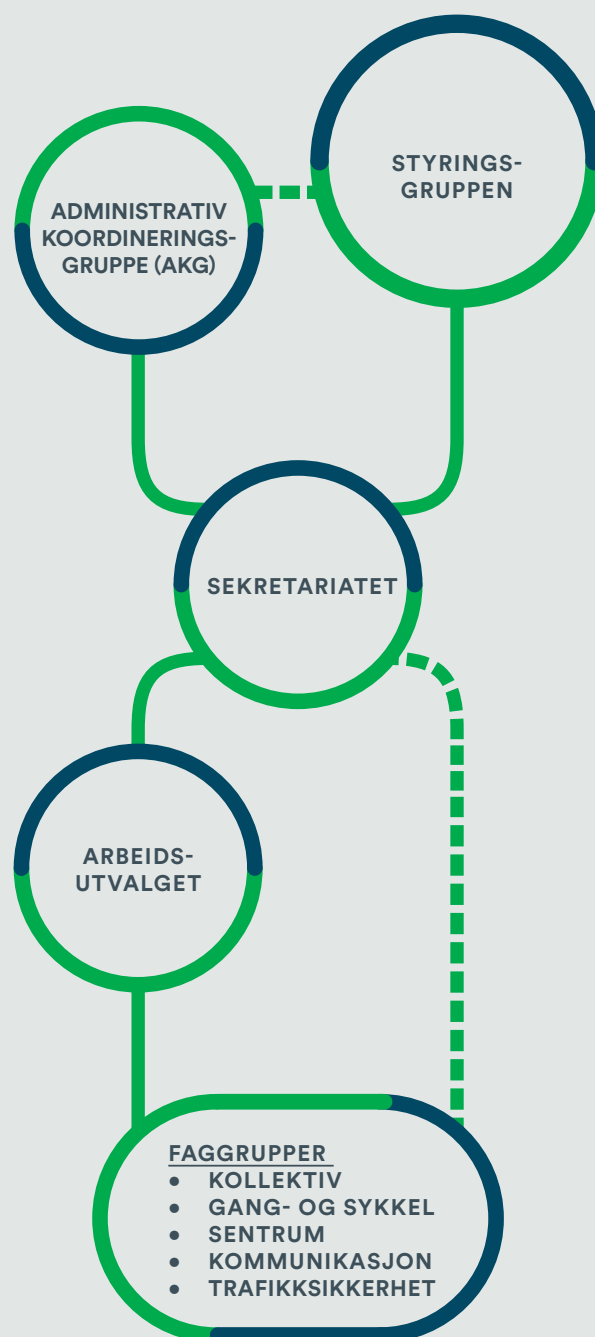
## Arbeidsutvalget

Miljøløftets arbeidsutvalg består av representanter fra alle virksomhetene i Miljøløftet, og er oppnevnt av AKG. Arbeidsutvalget er et organ som har kapasitet til å gå noe dypere inn i de faglige sakene før de eventuelt fremmes for AKG og styringsgruppen.

## Faggrupper

Miljøløftet har fem faggrupper: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafikksikkerhet. Faggruppene viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjøres gjennom målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning.

## Organisasjonskart



# Styring

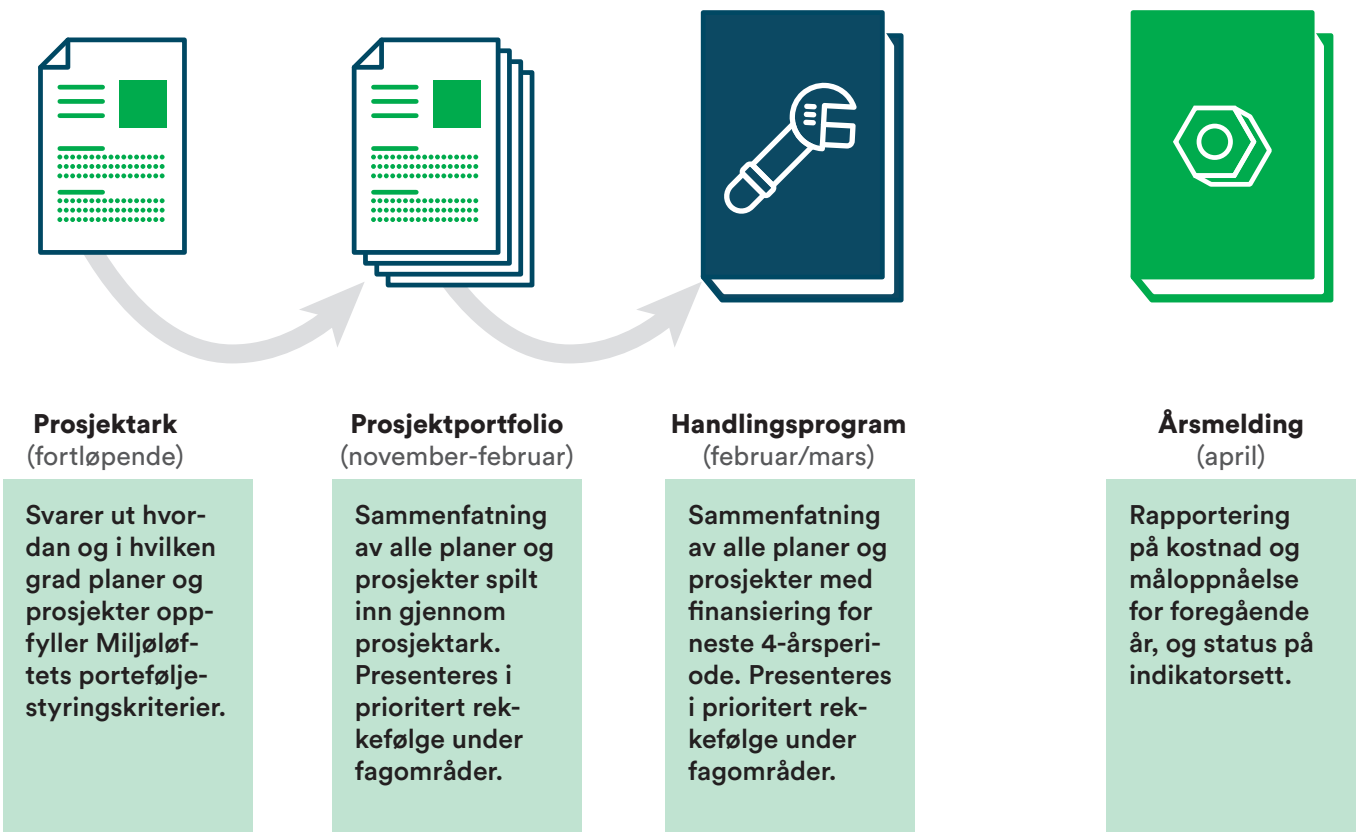
## Porteføljestyling

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

## Styringsprosess

Alle prosjekt og tiltak i Miljøløftet spilles inn gjennom prosjektark. Prosjektarkene sammenfattes i Miljøløftets prosjektportfolio og blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestylingkriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende 4-årsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

## Porteføljestyling i Miljøløftet



## Årlig beslutningsprosess:

- Sammen med Miljøløftets arbeidsutvalg og AKG, utarbeider sekretariatet for Miljøløftet forslag til fireårig handlingsprogram i løpet av vinteren.
- Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i april/mai.
- Basert på handlingsprogrammet, legger Samferdselsdepartementet frem forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Vestland fylkeskommune og de fem kommunene i Miljøløftet vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for, i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.
- I sum gir dette grunnlag for alle tiltakshaverne til å utarbeide egne budsjett.

# Økonomi

## Byvekstavtalen

Byvekstavtalen går over 11 år, fra 2019 til 2029. Midler til byvekstavtalen kommer hovedsakelig fra følgende finansieringskilder:

- Statlige midler
  - Post 30 – Programområdetiltak på riksveg
  - Post 63 – Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
  - Post 66 – Belønningsmidler
- Fylkeskommunale midler

## Tiltaksområder

Totalt for perioden skal det investeres 12,25 milliarder kr i tiltak som skal bidra til at avtaleområdet oppnår nullvekst i personbiltrafikken. Tiltakene er fordelt på følgende tiltaksområder:

- Gange, sykkel og trafiksikkerhet
- Kollektiv
- Areal og knutepunktsutvikling
- Samarbeid

## Bypakke Bergen (Prop 11 S)

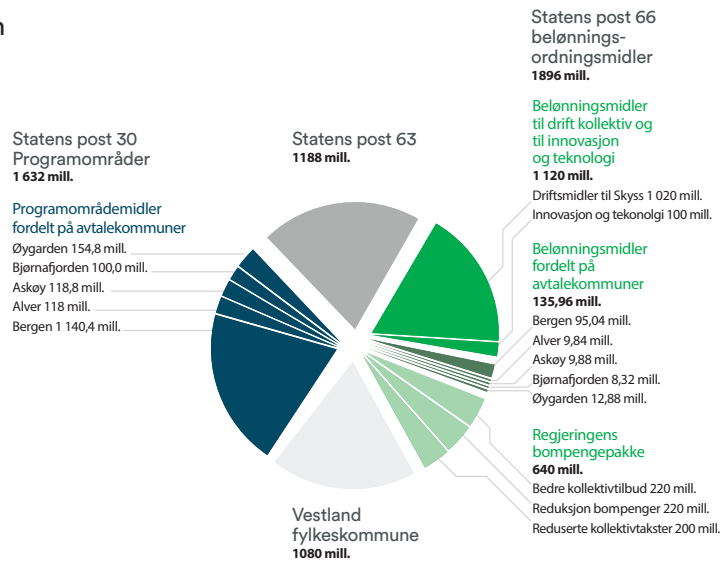
Bypakke Bergen går over tjue år, fra 2018-2037. Totalt for perioden er det estimert en brutto bompenginntekt på om lag 20 milliarder kr.



Foto: Morten Wanvik

## Inntekter byvekstavtalen

Tabell og kakediagram detaljerer inntekter for byvekstavtalen i handlingsprogramperioden 2021-2024.



Finansieringskilder i tråd med byvekstavtalen 2019-2029 for perioden 2021-2024	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
<b>Byvekstavtalen</b>					
Post 30: Programområdemidler - årlig gjennomsnitt + overført	415	415	415	415	1 661
Post 63: Statlig tilskudd til store kollektivprosjekt	890	250	48		1 188
Post 66: Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder					
- Kommunene	34	34	34	34	136
- Skyss	280	280	280	280	1 120
- Reduserte bompenger	55	55	55	55	220
- Bedre kollektivtilbud	55	55	55	55	220
- Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	50	50	50	50	200
Fylkeskommunalt bidrag	270	270	270	270	1 080
<b>Sum inntekter Byvekstavtalen</b>	<b>2 049</b>	<b>1 409</b>	<b>1 207</b>	<b>1 159</b>	<b>5 825</b>

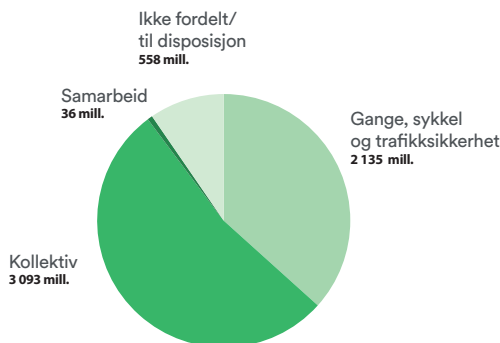
## Inntekter bypakke Bergen (Prop 11 S)

Tabell detaljerer estimerte inntekter for bypakke Bergen (Prop 11 S) i handlingsprogramperioden 2021-2024.

Finansieringskilder i tråd med bypakke Bergen (Prop 11 S) for perioden 2021-2024	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
Bompenger	1 140	1 140	1 140	1 140	4 560
<b>Sum inntekter Bypakke Bergen (Prop 11 S)</b>	<b>1 140</b>	<b>1 140</b>	<b>1 140</b>	<b>1 140</b>	<b>4 560</b>

## Utgifter byvekstavtalen

Tabell og kakediagram detaljerer utgifter for byvekstavtalen i handlingsprogramperioden 2021-2024.

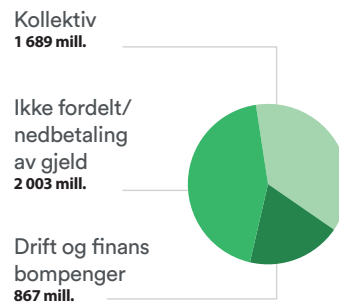


Disponering av midler i Handlingsprogrammet 2021-2024	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
<b>Byvekstavtalen</b>					
Post 30: Programområdemidler	459	602	232	227	1 520
Post 63: Statlig tilskudd til store kollektivprosjekt	890	250	48		1 188
Post 66: Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder					
- Kommunene	6	4			10
- Skyss	280	280	280	280	1 120
- Reduserte bompenger	55	55	55	55	220
- Bedre kollektivtilbud	55	55	55	55	220
- Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	50	50	50	50	200
Fylkeskommunalt bidrag	270	212	159	149	790
<b>Sum disponering av midler Byvekstavtalen</b>	<b>2 064</b>	<b>1 508</b>	<b>879</b>	<b>816</b>	<b>5 267</b>

## Utgifter bypakke Bergen (Prop 11 S)

Tabell og kakediagram detaljerer estimerte inntekter for bypakke Bergen (Prop 11 S) i handlingsprogramperioden 2021-2024

Disponering av midler i bypakke Bergen (Prop 11 S) 2021-2024	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
Bompenger	1 068	814	408	267	2 556
<b>Sum disponering av midler Bypakke Bergen (Prop 11 S)</b>	<b>1 068</b>	<b>814</b>	<b>408</b>	<b>267</b>	<b>2 556</b>





## Prosjekter i Byvekstavtalen

Tabell detaljerer prosjekter med finansiering gjennom byvekstavtalen i handlingsprogramperioden 2021-2024. Prosjektene er sortert under tiltaksområde og finansieringskilde.

### Gang, sykkel og trafikksikkerhet – statlige midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5	Bergen	920 399	451 000	232 332	231 304	-	-	5 763
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun - Fjøsanger	Bergen	317 657	-	-	-	30 000	90 000	197 657
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset	Bergen	278 592	-	-	-	30 000	70 000	178 592
E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	Bergen	198 469	66 127	20 000	75 000	34 940	-	2 402
Infrastruktur Paradis	Bergen	180 000	90 700	35 100	42 100	12 100	-	-
E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten	Bergen	165 511	-	-	15 000	45 000	-	105 511
Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	Bergen	145 725	128 000	15 831	-	-	-	1 894
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal	Bergen	135 000	-	-	-	15 000	50 000	70 000
Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg	Bergen	110 000	7 600	20 000	35 000	30 000	17 400	-
E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	Bergen	105 700	80 969	22 000	-	-	-	2 731
E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg, delstr. 6	Bergen	100 000	18 000	27 000	55 000	-	-	-
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	Bergen	71 851	56 000	14 392	-	-	-	1 459
Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume	Øygarden	60 000	-	5 000	30 000	25 000	-	-
E39 x Fv 564 Kryssområde på Flatøy	Alver	60 000	-	-	60 000	-	-	-
Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	Askøy	46 000	-	23 000	23 000	-	-	-
Utbedring av Fv. 244 Sagstadveien i tidl. Meland kommune. (Fv. 5308 i Alver kommune)	Alver	30 000	-	-	30 000	-	-	-
Kvernhusdalen	Askøy	14 000	-	-	4 000	10 000	-	-
Fv. 404 Kvamsbrekko i Lindås	Alver	12 500	-	11 000	1 500	-	-	-
Knarvikplanen - regionsenter Gjelder infrastruktur for å kunne etablere G/S-anlegg på overflaten	Alver	10 000	-	10 000	-	-	-	-
Kulvert og busstopp - Idrettsvegen	Øygarden	10 000	-	10 000	-	-	-	-
Knarvikplanen - regionsenter gangveg helsehuset - Såtabu	Alver	4 000	-	4 000	-	-	-	-
<b>Delsum statlige programområdemidler</b>		<b>2 975 404</b>	<b>898 396</b>	<b>449 655</b>	<b>601 904</b>	<b>232 040</b>	<b>227 400</b>	<b>556 009</b>

Fortsetter neste side





Fortsettelse: Gang, sykkel og trafikksikkerhet – statlige midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)	Øygarden	4 000	-	2 000	2 000	-	-	-
Forprosjekt «bysyklar» i regionssettene	Øygarden	1 500	-	1 500	-	-	-	-
<b>Delsum statlige belønningsmidler</b>		<b>5 500</b>	<b>-</b>	<b>3 500</b>	<b>2 000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Delsum statlige midler gang, sykkel og trafikksikkerhet og sykkel</b>		<b>2 980 904</b>	<b>898 396</b>	<b>453 155</b>	<b>603 904</b>	<b>232 040</b>	<b>227 400</b>	<b>566 009</b>

## Gang, sykkel og trafikksikkerhet – fylkeskommunale midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	Bergen	237 060	142 356	68 821	25 883	-	-	-
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	Bergen	43 833	28 608	15 225	-	-	-	-
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)	Bergen	42 000	16 876	13 904	11 220	-	-	-
Trafikkplan sentrum	Bergen	25 000	-	5 000	10 000	10 000	-	-
Allestavegen - Skarphaugen sykkel	Bergen	20 341	-	9 545	10 796	-	-	-
Trafikksikkerhet og hjertesone	Bergen		-	31 000	31 000	31 000	31 000	
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	Bergen		-	26 830	31 000	31 000	31 000	
Planlegging fylkesveg i Bergen	Bergen		-	23 500	23 500	23 500	23 500	
Gangveier til Kollektivtraseer	Bergen		-	8 000	10 000	10 000	10 000	
Bysykelordning	Bergen		-	4 000	6 000	6 000	6 000	
Prosjektering, diverse løpende prosjekt fv. og grunnerverv	Bergen		-	4 000	5 000	5 000	5 000	
Fremkommelighetstiltak sykkel (enkler tiltak, farge sykkelfelt, merkning mm)	Bergen		-	2 000	3 000	3 000	3 000	
Sykelbyavtalen	Bergen		-	2 000	2 000	2 000	2 000	
Støy	Bergen		-	700	700	700	1 000	
<b>Delsum fylkeskommunale midler gang, sykkel og trafikksikkerhet</b>		<b>368 234</b>	<b>187 840</b>	<b>214 525</b>	<b>170 099</b>	<b>122 200</b>	<b>112 500</b>	<b>-</b>

## Kollektiv – statlige midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
E16 Olav Kyrresgate	Bergen	112 877	103 000	9 252	-	-	-	625
<b>Delsum statlige programområdemidler</b>		<b>112 877</b>	<b>103 000</b>	<b>9 252</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>625</b>

Fortsetter neste side

Fortsettelse: Kollektiv – statlige midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Statens 50% andel av Bybanen 4	Bergen	3 532 000	2 344 000	890 000	250 000	48 000	-	
<b>Delsum statlig tilskudd til store kollektivprosjekt</b>		<b>3 532 000</b>	<b>2 344 000</b>	<b>890 000</b>	<b>250 000</b>	<b>48 000</b>	<b>-</b>	
Drift av kollektivtrafikk i Bergen	VLFK	3 080 000	560 000	280 000	280 000	280 000	280 000	1 400 000
Statlig tilskudd til bedret kollektivtilbud	VLFK	550 000	55 000	55 000	55 000	55 000	55 000	275 000
Reduserte billettpriser	VLFK	500 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	250 000
Reduserte bompenger	VLFK	550 000	55 000	55 000	55 000	55 000	55 000	275 000
Ågotnes – Reg. plan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivknutepunkt	Øygarden	4 000	-	2 000	2 000	-	-	-
<b>Delsum statlige belønningsmidler</b>		<b>4 684 000</b>	<b>720 000</b>	<b>442 000</b>	<b>442 000</b>	<b>440 000</b>	<b>440 000</b>	<b>2 200 000</b>
<b>Delsum statlige midler kollektiv</b>		<b>8 328 877</b>	<b>3 167 000</b>	<b>1 341 252</b>	<b>692 000</b>	<b>488 000</b>	<b>440 000</b>	<b>2 200 625</b>

## Kollektiv – fylkeskommunale midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Trolleybusslinje til Laksevåg	Bergen	73 147	64 484	5 248	3 415	-	-	-
Endepunkt trolley	Bergen	23 190	11 663	9 527	2 000	-	-	-
Vadmyra endeholdeplass	Bergen	4 000	-	4 000	-	-	-	-
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	Bergen		-	12 000	13 000	13 000	13 000	
Oppgradering holdeplasser	Bergen		-	7 000	8 000	8 000	8 000	
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	Bergen		-	7 000	4 000	4 000	4 000	
Oppgradering av signalanlegg og ASP	Bergen		-	1 500	2 000	2 000	2 000	
<b>Delsum fylkeskommunale midler kollektiv</b>		<b>100 337</b>	<b>76 147</b>	<b>46 275</b>	<b>32 415</b>	<b>27 000</b>	<b>27 000</b>	<b>-</b>

## Samarbeid – fylkeskommunale midler

Prosjektnavn	Kommune	Total-kostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Sekretariat med kommunikasjon			-	8 200	8 200	8 200	8 200	
Reisevaneundersøkelse			-	1 000	1 000	1 000	1 000	
<b>Delsum fylkeskommunale midler samarbeid</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9 200</b>	<b>9 200</b>	<b>9 200</b>	<b>9 200</b>	<b>-</b>

## Totalsum byvekstavtalen

Sum gang, sykkel og trafiksikkerhet		3 349 138	1 086 236	667 680	774 003	354 240	339 900	566 009
Sum kollektiv		8 429 214	3 243 147	1 387 527	724 415	515 000	467 000	2 200 625
Sum samarbeid		-	-	9 200	9 200	9 200	9 200	-
<b>Totalsum byvekstavtale HP 2021-2024</b>		<b>11 778 352</b>	<b>4 329 383</b>	<b>2 064 407</b>	<b>1 507 618</b>	<b>878 440</b>	<b>816 100</b>	<b>2 766 634</b>

## Prosjekter i bypakke Bergen (Prop 11 S)

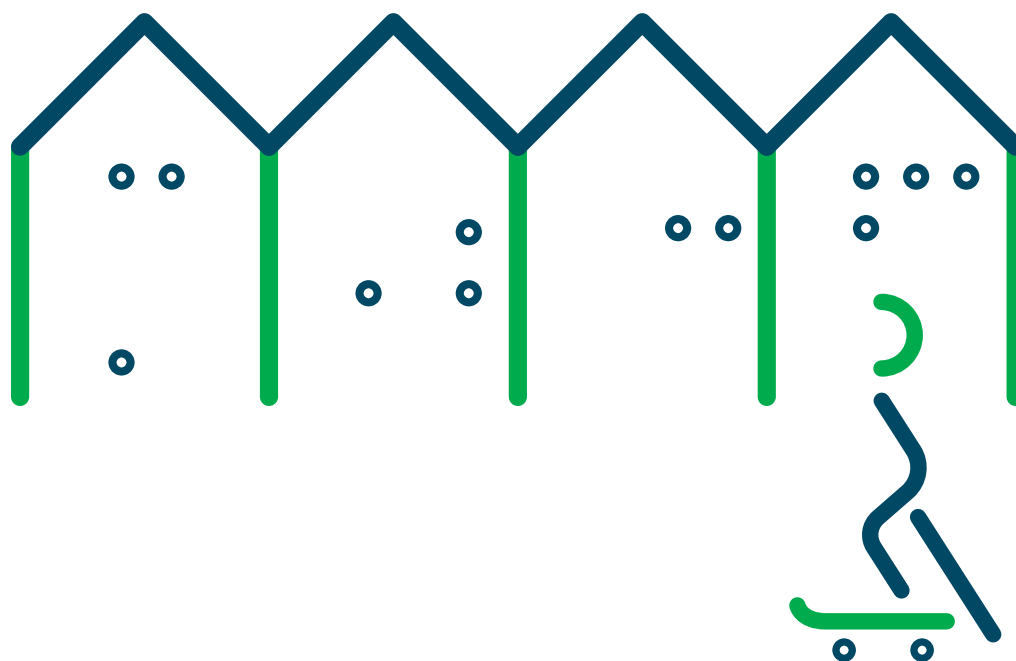
Tabell detaljerer prosjekter med finansiering i bompengepakke Bergen i handlingsprogramperioden 2021-2024. Prosjektene er sortert under tiltaksområde og finansieringskilde.

### Kollektiv – bompenger

Prosjektnavn	Kommune	Totalkostnad	Tidligere løyving	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad Bybanen 4 som belastes bompenger (P50)	Bergen	3 532 000	1 921 000	800 000	570 000	191 000	50 000	
Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	Bergen	165 000	87 000	51 000	27 000	-	-	
Driftskostnader	Bergen		-	97 400	97 400	97 400	97 400	
Finanskostnader	Bergen		-	119 400	119 400	119 400	119 400	
<b>Delsum bompenger kollektiv</b>		<b>3 697 000</b>	<b>2 008 000</b>	<b>1 067 800</b>	<b>813 800</b>	<b>407 800</b>	<b>266 800</b>	<b>-</b>
<b>Sum kollektiv</b>		<b>3 697 000</b>	<b>2 008 000</b>	<b>1 067 800</b>	<b>813 800</b>	<b>407 800</b>	<b>266 800</b>	<b>-</b>

### Totalsum bypakke Bergen (Prop 11 S)

<b>Totalsum bypakke Bergen (Prop 11 S)</b>		<b>3 697 000</b>	<b>2 008 000</b>	<b>1 067 800</b>	<b>813 800</b>	<b>407 800</b>	<b>266 800</b>	<b>-</b>
--	--	------------------	------------------	------------------	----------------	----------------	----------------	----------



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

Miljøløftet  
Nygårdsgaten 112  
5009 Bergen



## Statens vegvesen

Miljøløftet  
Miljøløftet v/Statens Vegvesen  
Nygårdsgaten 112

5009 BERGEN

Behandlende enhet: Vegdirektoratet	Saksbehandler/telefon: Malin Bismo Lerudsmoen / 90922491	Vår referanse: 20/64758-3	Deres referanse:	Vår dato: 31.03.2020
---------------------------------------	--	------------------------------	------------------	-------------------------

### Innspill til retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtaler

Det er et behov for å utarbeide noen enkle retningslinjer som gir føringer knyttet til byvekstavtale-sekretariatenes rolle og ansvar. Vedlagt følger et forslag til oppdrag til sekretariatene i de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler. I oppdraget inviterer vi sekretariatene til å komme med innspill til disse retningslinjene. Med bakgrunn i innspillene vil vi invitere til et halvdagsmøte der disse diskuteres. Deretter utarbeider vi et utkast til retningslinjer som behandles i styringsgruppene.

Vi ber om at oppdraget tas opp som sak i styringsgruppene for byvekstavtalene, eventuelt styringsgruppene for bypakkene der byvekstavtaler ikke er inngått.

Frist for innspill til oppdraget 27. april 2020.

Vi tar sikte på at utkast til retningslinjer sendes styringsgruppene innen 15. juni.

Med hilsen

Bjørne Grimrud  
Direktør Avdeling for Økonomi- og virksomhetsstyring

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

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø



## Innspill til retningslinjer for sekretariatene for byveksttaler

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat og skal bistå alle parter i byveksttalene. Det er behov for å utarbeide noen enkle retningslinjer som gir føringer knyttet til sekretariatenes rolle og ansvar. Retningslinjene bør være omforent mellom alle avtaleparter. For å sikre lokal forankring kan det etter vår vurdering åpnes for lokale forskjeller, men retningslinje bør i hovedtrekk være sammenfallende på tvers av byområder med byveksttaler.

Det er styringsgruppene som har arbeidslederansvar for sekretariatene, men arbeidsgiveransvaret er forskjellig i de ulike byområdene. Det er viktig at retningslinjene fungerer uavhengig av dette.

### Formålet med retningslinjene

*Sikre at alle parter har tillitt til at sekretariatene er partsuavhengige, bistår styringsgruppen og er til disposisjon for alle parter i avtalen.*

### Innspill fra sekretariatene

I første omgang inviterer vi sekretariatene i de ni byområdene som har eller er aktuelle for byveksttaler til å komme med innspill til hva slike retningslinjer bør inneholde, med utgangspunkt i:

- Funksjon, rolle og ansvar: *Hva er sekretariatets ansvar, og hva er de viktigste arbeidsoppgavene? Hvordan ivareta alle parter på en god måte?*
- Kommunikasjon, representasjon og møtevirksomhet: *Formell og uformell kontakt med hver av avtalepartene. Hvordan beslutninger referatføres og følges opp. Hvilke fora er det naturlig at sekretariatene deltar i? Er det noen fora der sekretariatene ikke bør delta? Hvilket ansvar har sekretariatene for kommunikasjon og informasjon mot publikum?*
- Økonomi og kostnadsstyring: *Porteføljestyling, overordnet og daglig kostnadsstyring. Hva har sekretariatet fullmakt til?*
- Organisering: *Hva er hensiktsmessig organisering, herunder formell tilknytning?*

Frist for innspill 1. juni 2020

### Videre prosess

Med bakgrunn i innspillene vil vi invitere til et halvdagsmøte der disse diskuteres. Deretter utarbeider vi et utkast til retningslinjer som sendes til drøfting i styringsgruppene.