

Prosjektportefølje 2026

Vedlegg til Miljøloftets handlingsprogram 2027–2029



SAMMEN
OM



Miljøloftet

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



Føreord

Alle prosjekt i Miljøløftet skal porteføljestyrast. Det vil seie å prioritere prosjekta ut frå ei heilskapleg vurdering av bidrag til måloppfyljing, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønnsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

For å leggje til rette for kvalitet i porteføljestyringa, skal alle prosjekt som blir foreslått finansiert gjennom Miljøløftet ha sitt eige prosjektark. Prosjektarka er standardiserte skjema som skal hjelpe til å vurdere prosjekt opp mot kvarandre, så langt det let seg gjere. Det er to typar prosjektark: eitt for byggeprosjekt og eitt for samlepottar som inkluderer fleire mindre prosjekt og/eller driftsprosjekt.

Denne prosjektporteføljen samlar alle prosjektarka, og er eit vedlegg til rulleringa av handlingsprogrammet. Prosjektarka blei levert inn med frist 1. desember 2025. I hovudsak er det ikkje gjort oppdateringar av prosjektstatus og -informasjon etter dette. Prosjektporteføljen for 2026 inneheld 117 prosjekt. Nokre av prosjekta har allereie starta, mens nokre prosjekt ikkje er modne for den komande fireårsperioden. Det er styringsgruppa i Miljøløftet som avgjer kva prosjekt frå porteføljen som skal bli prioritert i handlingsprogrammet for 2027-2029.

Merknader:

- Tala er basert på innspelte prosjektark, og viser foreslått periodisering av kostnader, og finansieringskjelde der dette er oppgitt. Tal er oppgitt i heile 1000.
- Det kan bli gjort endringar i enkeltprosjekt undervegs i rulleringa av handlingsprogrammet.
- Porteføljen inneheld oppdaterte tal for det som skal finansierast gjennom Miljøløftet. Eventuell finansiering utanfor Miljøløftet er ikkje justert etter at prosjektark vart spelt inn.

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



Innholdslista

Du finn dette ikonet på alle sider oppe til høgre.
Klikk på ikonet for å komme tilbake til innholdslista.



Alver kommune

Innfartsparkering Knarvik	7
E39 Knarvik, fortau Stallane – Såta, del av kryssløysing	10
Fv. 5472 Kleivane på Seim G/S veg	13
Gymnasbakken	16
Fv 5452 Leknes skule, tilkomst sørfrå	19
Fv 5484 Gradnatun-krysset, utbetring og fortau	21
Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering	23
Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen	26
Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering	29
Ostereidet/Lindsdalen, fortau	32
Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier	35
Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg	39
E39 x Fv. 564 på Flatøy i Alver kommune	43
Belønningsmidler i Alver	46
Samlepott belønningmidler prosjekt, Alver	48
Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver	50
Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen	52

Askøy kommune

Innfartsparkering Ravnanger	55
Fv 5256 Erdalsvegen	58
Kv 1212 gang- og sykkelveg Kollevågvegen (Tveit - Ravnanger)	62
Innfartsparkeringsanlegg Løfjellet	65
Nordre Hauglandsveg	68
Kv 1156 Skarholmvegen	71
Fortau langs Erdalsvegen ved kryss Erdal barneskole og kryss Erdal ungdomsskole	75
Oppfølging av sykkelstrategi	78
Planleggingsmidler Askøy kommune	80

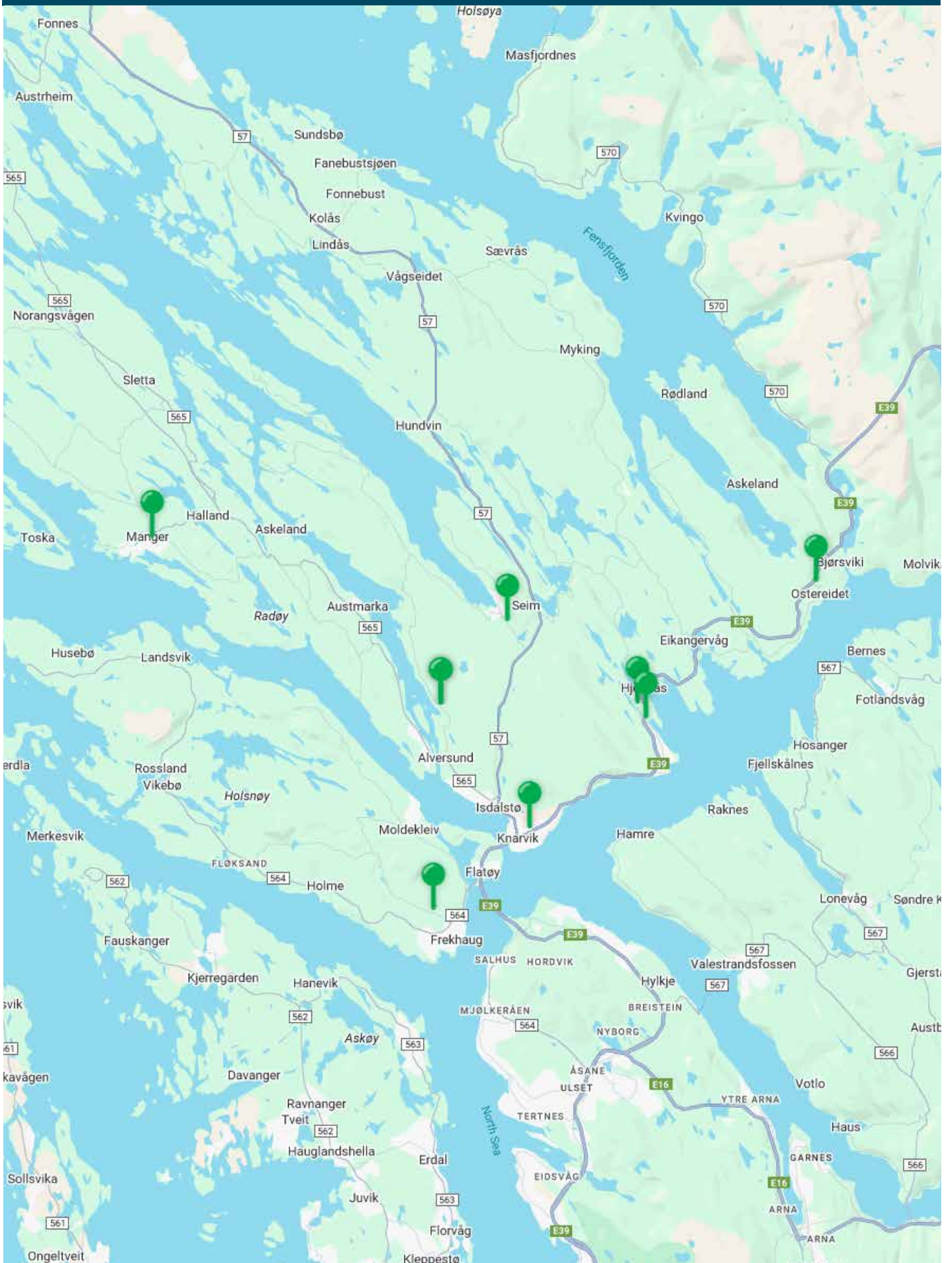
Bergen kommune

Fv 5216 Loddefjord Terminal	83
Bradbenken - tiltak for mjuke trafikanter	88
Bussprioritering Christiesgate -Torget	91
Vilhelm Bjerknes' vei	94
Wiers-Jenssens vei. Fremkommelighet og sikkerhet	97
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold	101
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding	104
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal	107

Trafikktiltak Nygårdstangkryset/Fjøsangerveien	110
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	113
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen	116
Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen	119
Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg	122
Nattlandsveien, Wiers-Jenssens vei -Hagerupsvei	125
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken – Glass Knag	128
Nonneseter	131
Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg	135
Johan Berentsens vei - etablering av fortau	138
KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva	141
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop	144
Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune	147
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger	150
Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole	153
Kjøkkelvikeien samanhengande gang og sykkeltilbod	156
Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle	159
Apeltunvegen	162
Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspueter	165
Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien	168
Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler	171
Bjørndalsbakken bro. Økt framkommelighet for myke trafikantar.	174
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 5B, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten	177
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4A, Fjøsanger - Kanalvegen	181
Klostergaten, gateopprusting	185
Gangveier til kollektivtraseer	188
Gang- og sykkelbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune	191
Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune	195
Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein	198
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4B, Kanalvegen–Kristianborg	201
Mindemyren, byggetrinn 2	205
Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien. Sikkerhet og framkommelighet.	208
Paradis 2. byggetrinn	212
Nattlandsveien byggetrinn II, Wiers-Jenssens vei -Birkelundstoppen	215
Nymark øst. Sykkelprioriterte gater og tilpasning av kjøremønster	218
Grimstadvegen	221
Bybanen Byggetrinn 5	224
Gang- og sykkelbro over Puddefjorden, reguleringsplan	227
Fremkommelighetstiltak mjuke trafikantar	229
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	231
Oppgradering signalanlegg og ASP	233
Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	235
Trafikksikkerhet	237
KDP mot vest, arealplan	239

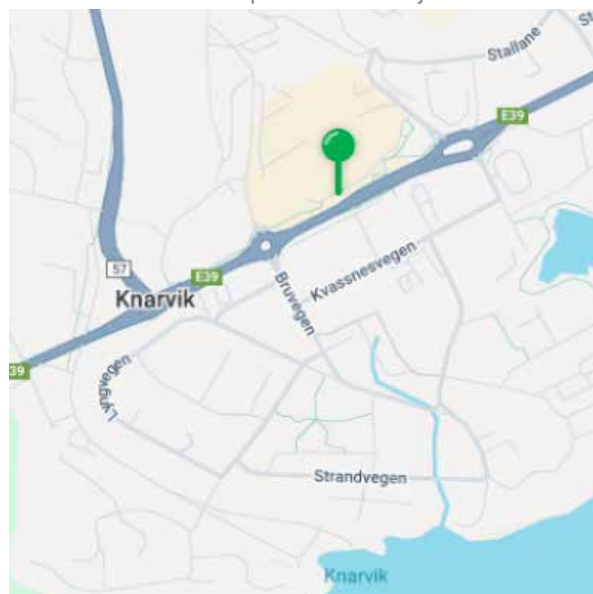
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss	241
Oppgradering holdeplasser	243
Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 mellom Bergen sentrum og Oasen	245
Bysysselordningen i Bergen	247
Sysselbyen Bergen	249
Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar/ trafikkmodeller	251
Bybane fra sentrum til Sandviken	253
Sikker sykkelparkering i Bergen	255
Innfartsparkering – Åsane terminal	257
Bjørnafjorden kommune	
Gang- og sykkelveg Lyseparken - Byvegen	260
Etablering av trafikkikker- og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen	263
Sykkelparkering	266
Innfartsparkering og kollektivterminal Osøyro	269
Ferstadvegen	272
Hauge–Osøyro	275
KV 1257/E39 Kollektiv Storestraumen	278
Snarvegar Osøyro	280
Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden	282
Strategi for grøn mobilitet Bjørnafjorden kommune	284
Sysselstrategi Bjørnafjorden kommune	286
Øygarden kommune	
Skogsskiftet sentrumsområde	289
Bildøyvegen/Straumsundet bru	292
Akse Straume sjøfront til Varden	295
Vestsidevegen	298
Vorland-Forland	301
Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1	304
Gjennomføringmidler til tiltak i Trafikktryggleiksplanen 2025-2029	307
Midlar til administrasjon og utvikling av mikromobilitet i Øygarden kommune	309
Samlepott planleggingsmidler for prosjekt i Øygarden kommune	311
Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret	313
Prosjektstilling for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet i Øygarden kommune	315
Heile avtaleområdet	
Sykkeltelling i Bergensområdet	318
Oppdatering Aimsun trafikkmodell	320
Belønningmidlar til drift av kollektivtransport	322
Reduserte billettpriser	324
Standardheving med vedlikeholdskaraktar fylkesveg	326
Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv	328
Drift av sekretariatet i Miljøloftet	330
Reisevaneundersøkelsen (RVU)	332
Oppgradering haldeplassar riksveg	334

Alver kommune



Innfartsparkering Knarvik

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv; Innfartsparkering
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar:	Alver kommune
Driftsansvarleg:	Alver kommune

Prosjektomtale og føremål

Busettingsmønsteret og flatedekninga til kollektivtrafikken i Alver gjer det likevel urealistisk for mange å reise kollektivt på heile reisa si. Innfartsparkering er derfor eit viktig bidrag til nullvekstmålet for områda rundt Bergen. I tråd med strategien for innfartsparkering ønsker me å etablere det som sambruk med sentrumsparkering, kjøpesentre eller kultur-/idrettsanlegg. Eit felles parkeringsanlegg i Knarvik kan slik vere eit viktig bidrag for å realisere måla i Knarvikplanen, særleg med tanke på reduksjon av internttrafikk og utvikling av Knarvik som ein gangvennleg tettstad. Målet er ikkje berre å handtere parkeringsproblemer, men å styre etterspørselen etter bilbruk og fremme bærekraftig mobilitet. Moglege løysingar skal utgreiast nærare.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ved å legge til rette for innfartsparkering reduserast reisetida betydeleg for kollektivreisande.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Korleis ein plasserer ein innfartsparkering er viktig, der tilknytning til kollektivknutepunkt er avgjerande for å sikre saumlause overgangar. Å utvide innfartsparkeringstilbodet i Knarvik, i tilknytning til Knarvik terminal er difor eit godt grep. Knarvik ligg óg utenfor strekningar der det ofte oppstår kø inn mot Bergen, slik det anbefalast i strategien for innfartsparkering.
Betre trafikktryggleik?	Nei	

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting? Ja Eit felles parkeringsanlegg i Knarvik kan slik vere eit viktig bidrag for å realisere måla i Knarvikplanen, særleg med tanke på reduksjon av interntrafikk og utvikling av Knarvik som ein gangvennleg tettstad. Tiltaket vil og redusere bilbruken på den delen av reisa med størst arealknapphet, og mest potensiale for køproblematikk.

Færre personbilreiser på andre måtar? Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Ikkje avklart

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet legg til rette for utvikling av Knarvik som gangvennleg tettstad, samtidig som det gir reduksjon av biltrafikk mot Bergen.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Ikkje vurdert

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Ref. over



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Det kjem an på kva løysing som velgast i det vidare arbeidet.

Status grunnnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Det kjem an på kva løysing som velgast i det vidare arbeidet.

Forberedande arbeid**Forberedande arbeid utdjuping**

Alternative løysinger skal utgreiast nærare.

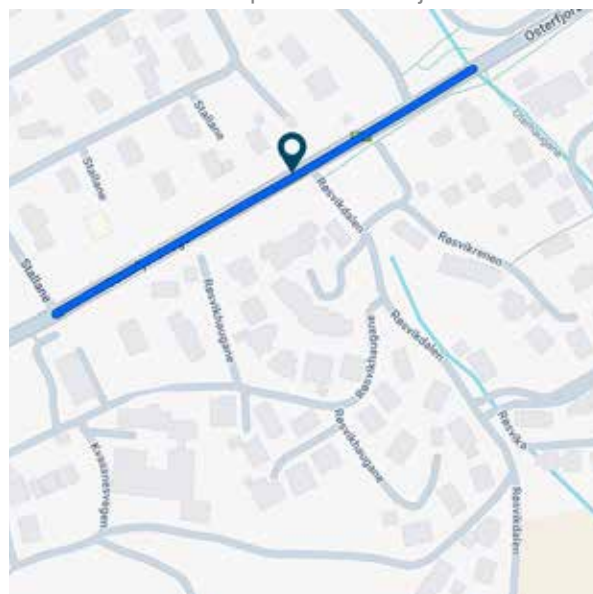
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping



E39 Knarvik, fortau Stallane – Såta, del av kryssløysing

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Fortauet på «sjøsida» av E39 manglar bindeledd mellom Stallane-krysset og Såta. Dette er med på å skape trafikkfarlege vegkryssingar. Prosjektet vil innebere eit løft for det samanhengande G/S-tilbodet mellom Knarvik sentrum og Såta og er såleis i tråd med Miljøløftet sine føringar. SVV sitt syn er at det er naudsynt med avklaring mot regulering for Lonena Aust før ein ev. byggestart her.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Ved å sikre trygg tilkomst for gåande inn mot Knarvik sentrum.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Ved å sikre trygg tilkomst for gåande inn mot Knarvik sentrum. Alternativet for mage i dag er enten omveg eller trafikkfarleg vegkryssing.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, med hensyn til kva standard ein bør kunne forvente på ein sentrumsnær strekning. Dagens løysing er ein missing link.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Ja, på grunn av manglande fortau på "sjøsida" vel mange i dag å krysse E39 uten at det er tilrettelagt for det på ein trygg måte.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

SVV sitt syn er at det er naudsynt med avklaring mot regulering for Lonena Aust før ein ev. byggestart her.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikkje vurdert



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

SVV sitt syn er at det er naudsynt med avklaring mot regulering for Lonena Aust før ein ev. byggestart her. Her kan ei sjå forttauet i samanheng med ev. ny kryssløysing.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Status grunnverv

Ikke avklart

Status grunnverv utdyping

Ikkje påbegynt

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Ikkje påbegynt

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

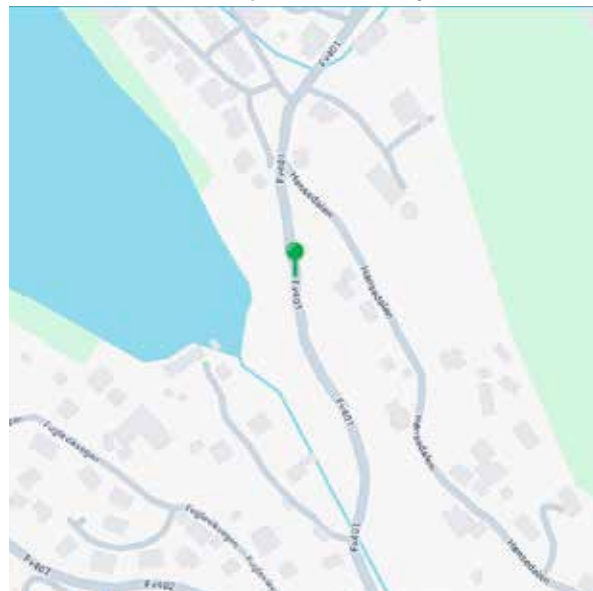
Gjennomføringsplan utdjuping

Ikkje avklart.



Fv. 5472 Kleivane på Seim G/S veg

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Eit svært trangt og smalt vegstykke som er skuleveg for mange av elevane ved Seim skule. Strekinga har ikkje tilbod for mjuke trafikantar i dag, og er også uoversiktleg for køyretøy (inkl. buss), og manglar møteplassar. Strekinga har ei lengd på i overkant av fire hundre meter. Det vart utarbeida forprosjekt i regi av Statens Vegvesen allereie i 2012, der ulike løysingar vart vurdert. Prosjektet bør sjåast i samanheng med det pågåande reguleringsarbeidet på Seim, og vil bidra til å sikre samanhengande og trafikktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda. Særleg til/frå skule, idrettsområde, samfunnshus, butikk og friområde, men også for å binde saman dei ulike bustadområda på Seim. Prosjektet krev ny regulering.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	sjå prosjektomtale og tekst under.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Strekinga har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og bygging av fortau vil gi betre framkomst. Vegen blir også utbetra noko, og vil gi ein liten forbetring for kollektiv.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet bygger vidare på prosjektet som no er i regulering, Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering, og gjer slik eit betre samanhengande og trafikktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Dette er eit svært smalt vegstykke i dag, med høg skjæring på den eine sida og bratt fall på den andre. Samtidig er det den naturlege vegen til skule, idrett og andre funksjonar på Seim. Tiltaket er prioritert i kommunal trafikksikringsplan.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet er med på å utvikle Seim som samanhengande tettstad.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Sjå anna omtale i prosjektarket.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet bygger vidare på prosjektet som no er i regulering, Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering, og gjer slik eit betre samanhengande og trafikktrygt tilbod for mjuke trafikantar gjennom bygda. Tiltaket er prioritert i kommunal trafikkisikringsplan.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

I hovudsak innan tiltaksområde for gåande og syklende, men vil og forbetre høva for kollektivtrafikk på den aktuelle strekninga.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved denne rulleringa ligg det ikkje føre tilstrekkeleg grunnlag for å kunne estimere kostnader.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Tiltaket må detaljregulerast. Tiltaket regulerast som eige tiltak då den pågåande reguleringa på Seim ikkje vert utvida til å gjelde Kleivane. Tiltaket inngår i fylkeskommunalt planbudsjett for 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

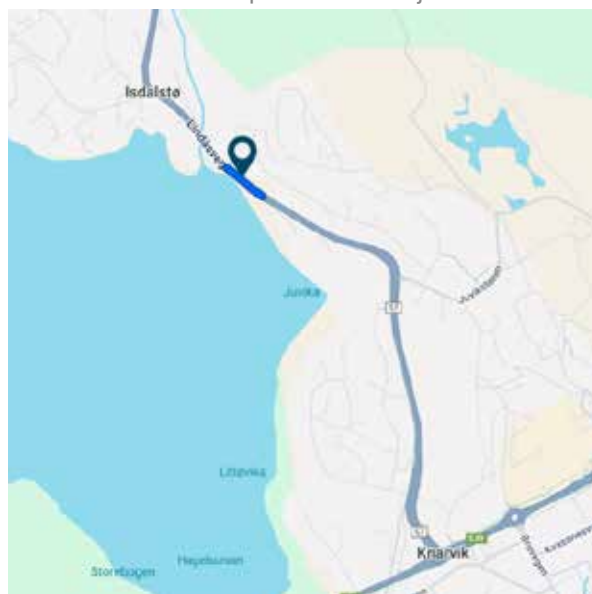
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er venta oppstart på reguleringsplan i 2026

Gymnasbakken

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Tiltaket gjeldt den smale delen av G/S-vegen i Gymnasbakken på Fv57, der det i dag er for smalt til at gåande og syklande kan møtast. Strekninga er om lag 100 m lang, og er bygd på ei bjelkebru pga det bratte terrenget. Strekket ligg mellom Alversund og Knarvik, og ei utbetring vil bety eit betydeleg løft i G/S-infrastrukturen mellom regionsenteret, med skuler, næring og tenestetilbod, og dei folketunge områda i Alversund/Alverstraumen. Strekninga er ein del av den mest folketunge aksa i kommunen, Frekhaug-Knarvik-Alversund. Det skal også vurderast om utbetringa kan bidra til å løyse samfunnsmessige utfordringar her med framkomst for utrykkingskøyretøy i dette området.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Strekninga er ein flaskehals for særleg syklande mellom Alversund og Knarvik. Det er i dag for smalt til at syklande og gåande kan møtast.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Strekninga ligg i ein relativt bratt bakke, og det er potensielt for høg fart her. Sjå tekst over og under.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Strekninga er ein flaskehals i det samanhengande sykkelnettverket på den folkerike aksa Frekhaug – Knarvik – Alversund.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det er i dag risiko for at syklistar “hefter” styret i rekkverket på brudelen, og for kollisjon mellom syklistar og gåande. Dette vert forsterka av potensialet for høg fart på strekninga.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar? Ja Ved å løyse opp i ein flaskehals mellom Alversund og Knarvik, vil ein gjera meir attraktivt for mjuke trafikantar her. Dette er ei strekning med godt potensiale for å auke sykkelandelane.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er pt. ikkje gjort samfunnsøkonomisk analyse av tiltaket.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er i tråd med Alver kommune sin sykkelstrategi. Må også sjåast i samanheng med planlagt tunnel mellom Knarvik og Isdalstø. Realiseringa av denne ligg nok mange år fram i tid. I mellomtida har ein samfunnsmessige utfordringar her med både vanleg biltrafikk, gåande, syklende, samt framkomst for utrykkingskøyretøy i dette området.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ein har samfunnsmessige utfordringar her med både vanleg biltrafikk, gåande, syklende, samt framkomst for utrykkingskøyretøy i dette området. Strekninga er ein del av vegen mot Mongstad, og det er mykje tungtrafikk her. Det er bratt og smalt, og særleg vinterstid er det risiko for stopp i trafikken. Ein bør vurde- re ei løysing for utrykkingskøyretøy i ein beredskapssituasjon som ein del av prosjektet.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved denne rulleringa ligg det ikkje føre tilstrekkeleg grunnlag til å kunne vurde kostnader.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Det er usikkert om det er trong for ny reguleringsplan. Fylkeskommunen startar i 2026 opp eit forprosjekt for å avklare omfang og rammer for vidare handtering av tiltaket.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping**Forberedande arbeid**

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

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

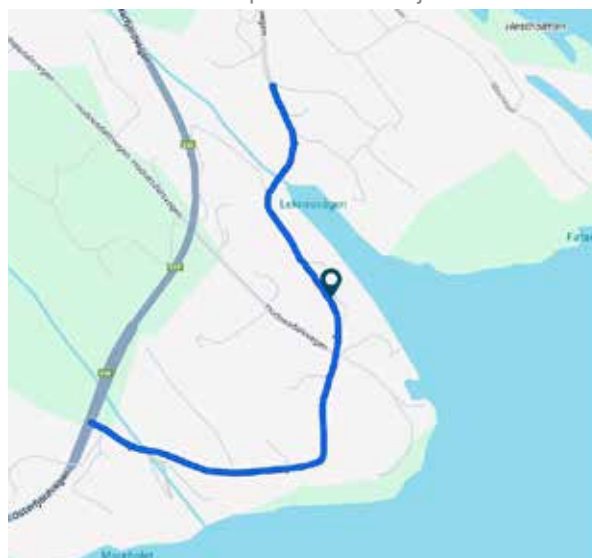
Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart forprosjekt i 2026. Resultatet av forprosjektet vil legge premiss for vidare handtering av tiltaket inn mot framtidige handlingsprogram.



Fv 5452 Leknes skule, tilkomst sørfrå

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Tilkomsten til Leknes skule sørfrå går på ein smal del av fylkesvegen, utan fortau. Utbetring vil gje eit betydeleg løft for gåande på strekninga, med kobling mot bustadområda sør for skulen. Forholda på vegstykket genererer mykje trafikk med køyring til og frå skolen.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ikkje eigen infrastruktur for gåande og syklende i dag.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ikkje eigen infrastruktur for gåande og syklende i dag.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det er ikkje eigen infrastruktur for gåande og syklende i dag. Tiltaket vil vere ein del av ei samla forbetring av tilkomstvegane til Leknes skule.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det er svært smalt på strekninga i dag, særleg over brude-len.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å redusere behovet for transport til og frå skulen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Er med på ei samla utbetring av tilkomst til Leknes skule, saman med mellom anna prosjektet Fv 5452, Leknes, fortau/trafikksikring ved Eknes Karosseri.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikkje vurdert



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdjuping

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Er med på ei samla utvikling av tilkomst til Leknes skule, saman med prosjektet Fv 5452, Leknes, fortau/trafikksikring ved Eknes Karosseri



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikkje vurdert

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

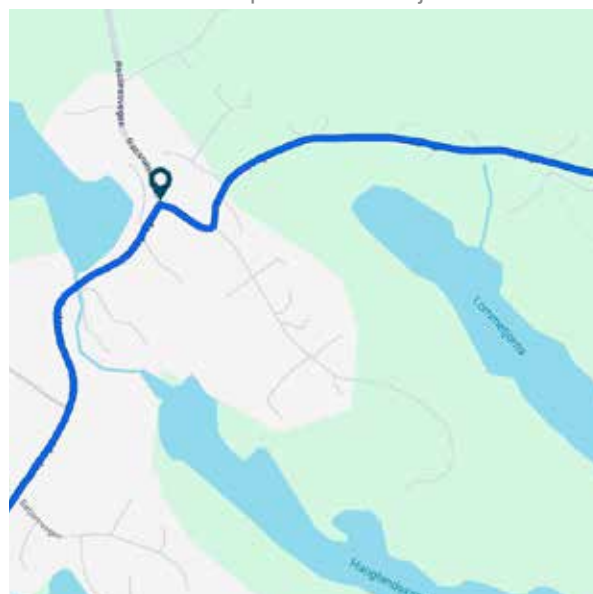
Gjennomføringsplan utdjuping

Ikkje vurdert



Fv 5484 Gradnatun-krysset, utbetring og fortau

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Bøvågen er definert som et av nærsentera i senterstrukturen i Alver kommune. Hordabø skule, buområda her og idrettsområdet på Hordabø er i dag forbundet med ein smal og trafikkfarleg veg. Gradnatunkrysset er ein trafikkfarleg del av denne vegen. Utbetring her vil være eit stort bidrag til å gjere Bøvågen til eit meir gangvenleg nærsenter, med redusert intertrafikk.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ved å fjerne trafikkfarleg kryss og bygge nytt fortau
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ved å fjerne trafikkfarleg kryss og bygge nytt fortau
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, då det gir trygg samanheng mellom idrettsområdet og skulen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Ja, då det gir trygg samanheng mellom idrettsområdet og skulen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å redusere behovet for intertrafikk til og frå skule/ idrettsområdet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Deler av strekninga er ferdig regulert

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikkje vurdert



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Ikkje vurdert

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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

Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Deler av strekninga mellom skulen og Gradnatunkrysset er ferdig regulert med fortau. Sjølve krysset er ikkje regulert.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping

Ikkje vurdert

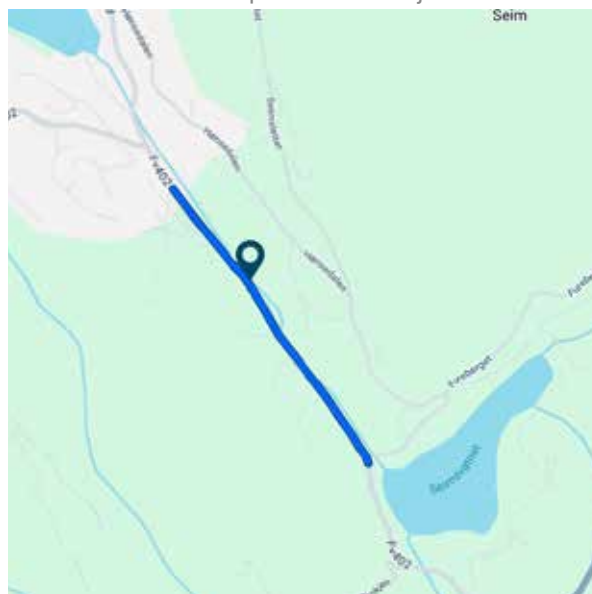
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping



Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

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

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting? Ja Sjå tekst over.

Færre personbilreiser på andre måtar? Ja Sjå tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket legg til rette for betre forhold for gåande, syklende og kollektivreisande, og bidrar såleis til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi. Lokalt på Seim vil nytten vere svært stor særleg fordi fleire born vil gå eller sykle til/frå skule og fritidsaktivitetar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 52800

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			2 000	5 000	1 000	
Bygging	Statlege post 30-midlar					25 000	12 200
MVA	Fylkeskommunale midlar					4 800	2 800

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er grovt vurdert og usikre, kun basert på mengder i fylkesatlas. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag når oppdatert reguleringsplan ligg føre. Fylkeskommunen vil og gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før ein eventuell realisering av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysningar etter 1.1.2024 skal vekke klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringar av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Formelt planarbeid starta opp i 2025 og vil halde fram i 2026.

Status grunnerverv Ikke avklart

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

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Prosjektering kan starte opp når det ligg føre ein oppdatert reguleringsplan for tiltaket. Grunnboringar er utført og miljøprøver er teke.

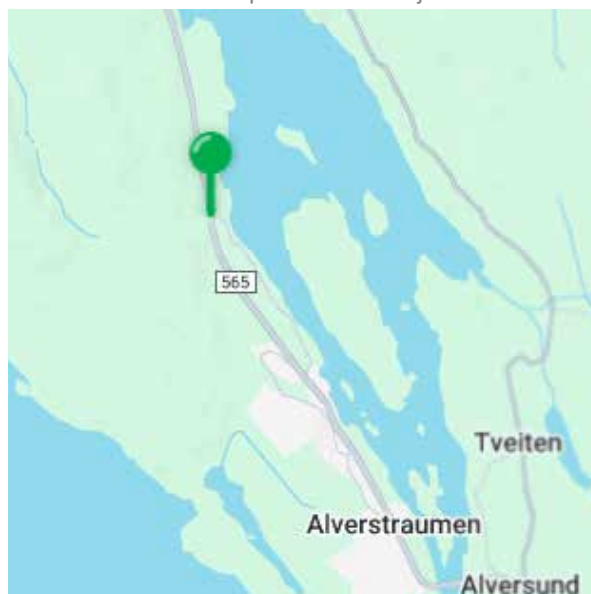
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart plan i 2025 med mulig vedtak i 2027. Prosjektering kan tidlegast starte i 2027. Estimert utlysning og oppstart i 2029. Estimerer 1-2 års byggetid.

Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

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

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping	Ved tidspunkt for utarbeiding av prosjektark foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne kostnader. Fylkeskommunen vil jobbe videre med kommunen for å vurdere utstrekning og løsninger frem mot kommende rulleringer. Utgangspunktet er at tiltaket må reguleres.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Nei
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdyping	Tiltaket vil kreve detaljregulering for å sikre riktig arealformål og grunnnerv. Det er utarbeidd skisseløysing av prosjektfor-slaget. Prosjektet avhenger i første omgang av det pågåande arbeidet med KPA. Tiltaket har ikkje fått planmidlar over fylkesbudsjettet i 2026, men vil vurderast inn mot framtidige planbudsjett.
Status grunnnerv	Ikke avklart
Status grunnnerv utdyping	Ikke vurdert
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Ikke aktuelt

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

Gjennomføringsplan utdyping

Tiltaket må regulerast før prosjektering og realisering.



Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Strekning på ca 200 m på Leknesvegen. Etablere ny og trafikksikker infrastruktur med fortau og avkjørselsanering mellom eksisterande fortau og fram til krysset til Hillesvåg, forbi kollektivterminal og mot bustadområder mot Kleivdalsvegen og Apalen. Tiltaket vil binde saman eksisterande fortau frå skulen og eksisterande kollektivknutepunkt, samt bustadområder nord for denne. Dette er i dag ein smal strekning der manglande fortau fører til at mange ungar ikkje får lov til å gå eller sykle. Kan koplast opp mot planlagt fortau vidare nordover på Fv5452, der det er eit rekkefølgekrav opp mot nytt bustadfelt. Reguleringsplan vedtatt 3/4-2018 - Hillesvågen bustadområde - id 1263-201409



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Dagens vegstrekning har lav standard mellom skuleområde og kollektivterminal/bustadområder. På grunn av den lave standarden for gåande og syklande er det stor transport av born i privatbilar til og frå skule/idrettshall. Ved å få samanhengande fortau vil det bli meir attraktivt å gå eller sykle til/frå skule, men også mellom dei ulike bustadområda langs Leknesvegen. Ved skulen er det også idrettshall, kulturhus og ein barnehage. Tiltaket vil også gjere det meirattraktivt å reise kollektivt då det blir ein trygg tilkomst til/frå kollektivknutepunktet. Det er nokre bustader tett opp til fylkesvegen. For desse vil redusert biltrafikk føre til mindre støy og forurensing.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Sjå tekst over.

Betere heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sjå tekst over
Betere trafikktryggleik?	Ja	Sjå tekst over
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå tekst over
Færre personbilreiser på andre måtar?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket legg til rette for betre fothold for gåande, syklende og kollektivreisande, og bidrar såleis til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi. Lokalt på Leknes vil nytten vere svært stor særleg fordi fleire born vil gå eller sykle til/frå skule og fritidsaktivitetar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i tråd med reguleringsplan, godkjent i 2018.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 21700

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	5 000					
Bygging	Statlege post 30-midlar		9 500	4 600			
MVA	Fylkeskommunale midlar		1 800	800			

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen gjennomførde eit forenkla byggherreoverslag i 2024 i samband med forrige rullering av handlingsprogrammet. Dette var kun basert på mengder i fylkesatlas. Fylkeskommunen har derfor gjennomført eit overslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Det har vore vurdert kostnadsreducerande løysningar i samband med prosjekteringa. Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Det er ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

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

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjujing

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

Gjennomføringsplan utdjujing

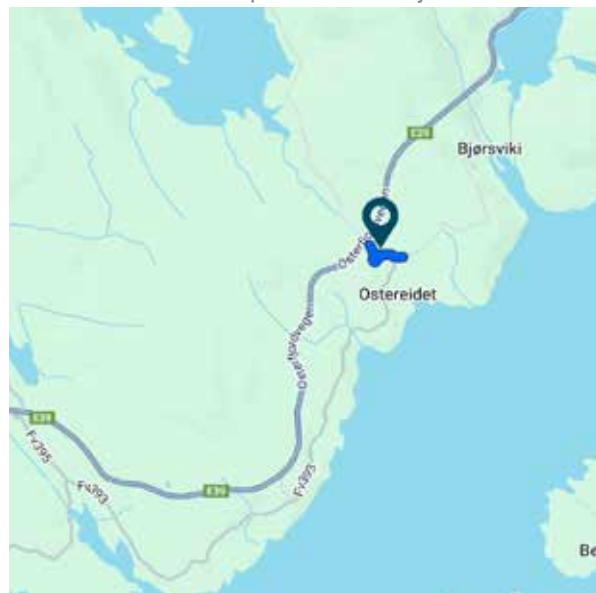
Utlysning og oppstart i 2026, sluttoppgjør i 2027.



Ostereidet/Lindsdalen, fortau

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Målet er å etablere eit trafikksikkert tilbod for mjuke trafikantar på strekningen for å auke andelen gåande og syklende, og bedre tilhøva for kollektivreisande. Prosjektet fører til langt enklere og sikrere tilkomst for gange og sykkel mellom boligområder, skole, idrettsområde, kirke, - og bussterminal/senterområde. Etablering av ca. 350-400 m fortau langs bratt fylkesveg mellom Ostereidet Senter og kommunal veg til Ostereidet skule. Kjørefeltsbredde vert ikkje endra, men det etablerast eit fortau opp svingane. Strekningen har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og opplevast som utrygg å ferdast langs. Det nye tilbodet koplast i ein midlertidig gang-løysing opp mot senterområdet.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Sjå tekst over og under.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Strekninga har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og bygging av fortau vil gi betre framkomst. Vegen blir også utbetra noko, og vil gi ein liten forbetring for kollektiv.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir eit heilt nytt og forbetra tilbod til gåande og syklende, enten dei skal til eller frå senterområdet, eller til og frå kollektivterminalen/buss.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket reduserer trafikk og gir eit nytt tilbod til mjuke trafikantar. Sjå ellers tekster over og under.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	-
Færre personbilreiser på andre måtar?	-	-

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi, både på kort og lang sikt.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlege planer og retningslinjer. Tiltaket er prioritert som nummer 3 og 4 i kommunens trafikksikringsplan (prosj. 10 - 50 mill.), der nr. 1, Kvamsbrekka, er under utføring og nr. 2, Kleivane/Seim, er uregulert. Tiltaket er del av prioritert hovednett i kommunens sykkelstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for grunnlaget for mye av kollektivtrafikken lokalt. Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøreftrafikk. Prosjektet bygger opp under Ostereidet som lokalsenter



Finansiering

Totalkostnad (type)

Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 41400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	7 015					
Bygging	Statlege post 30-midlar		6 100	21 155	810		
MVA	Fylkeskommunale midlar		1 160	4 970	190		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Posjektet har tatt oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget november 2025. Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet. Tidlegare løyvingar er regnskap for 2024 og siste oppdaterte prognose for 2025. Statlege midler for 2026 er lagt i tråd med framlegg til statsbudsjett for 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Det er ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjujing Reguleringsplan vedteken i 2021.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjujing

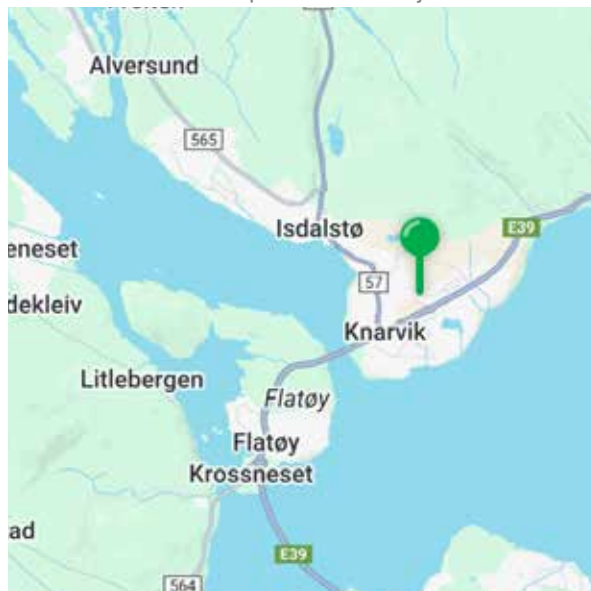
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjujing

Tentativ framdrift: Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/2024. Utlysning og oppstart 2026. Ca 1 års byggetid. Sluttoppgjør truleg i 2028.

Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar:	Alver kommune
Driftsansvarleg:	Alver kommune

Prosjektomtale og føremål

Omfatter kommunale andeler i kommende utbyggingstrinn av den omfattende opparbeiding av arealer for gående og syklende i Knarvik sentrum og i området opp mot Nordhordlandshallen og Knarvik kirke, basert på Knarvikplanen. Denne områdeplanen er grunnlaget for transformasjonen av regionsenteret Knarvik, der gående og syklende skal være i sentrum av en miljøprioritert by.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prioritering av gående internt i Knarvik og til/fra kollektivknutepunkt/Knarvik terminal sentralt på E39 og til snøgg-båten til/fra Bergen. Prioritering av syklende, både på fortau og på egne sykkelfelt langs veisystemet.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Knarvik er i dag betydelig bilbasert, med mye parkering og smale og til dels dårlige fortau. Gående og syklende blir nå prioritert i den aktuelle utbyggingen her av Knarvikbyen. En vesentlig del av totalprosjektet er den såkalte Leikeløypa, en miljøprioritert trase tvers gjennom den mest sentrale delen og der all ferdsel er på de gåendes premisser. Videre skal hele den sentrale delen av Kvassnesvegen langs Rema 1000 heves betraktelig og etableres med nye, utvidede arealer for gående og syklende, slik det er etablert langs Helsehuset. Ellers inngår deler av området mellom Knarvik senter og Nordhordlandshallen og Knarvik kirke, et område som som har hatt dårlig framkommelighet og til dels trafikkfarlige forhold for gående og syklende. Dette området er mye benyttet av myke trafikanter, særlig på kveldstid.

Betere heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Knarvikbyen blir lagt opp til et sammenhengende fremtidig nettverk av fortau og sykkelfelt. I Knarvikplanen er det et potensiale på ca 1600 leiligheter i sentrumsdelen av Knarvikområdet, noe som betinger tung satsing på gående, syklende og lett tilgang til gode kollektivløsninger. Inntil gjennomgående almenning blir bygget må det etableres tilliggende muligheter for trygg ferdsel gjennom området mellom nedre sentrale deler ved Helsehuset og opp til hall og kirke.
Betere trafikktryggleik?	Ja	Myke trafikanter blir vesentlig mer skilt fra biltrafikken og det blir satt av langt mer areal til myke trafikanter enn i dag.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Arbeidsplasser og boliger blir langt mer komprimert gjennom effektiv arealutnyttelse, korte avstander til butikker og service, helseinstitusjoner og kollektivtransport.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet vil bidra til en økning i trygghet for myke trafikanter. Det er forventet at mange vil komme til å flytte til Knarvik de nærmeste årene og det er en intensjon at utbyggingens form skal føre til at disse, - og andre i Knarvik skal ha redusert behov for egen bil, og føle seg vel og trygg som myke trafikanter. Tilgangen til Knarvik bussterminal og dermed effektiv kollektivtransport blir lettere.

Samfunnsøkonomisk nytte

Knarvikplanen har en høy arealutnyttelse med tilhørende lave lokale transportkostnader. Trafikksikkerheten vil være høy med redusert fare for personskader.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 29400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	20 000	9 400				
MVA							

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag; Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	Isolerte kommunale kostnader for opparbeiding av arealer for sykkel og gange. Ikke inkludert VA- eller kabelanlegg. Grensegang mot arealer for kjørearealer og tilliggende private utbyggingsarealer. Omfattende juridisk forankring i ulike utbyggingsavtaler for ulike firmaer for kvartalsvis utbygging av det sentrale Knarvik. Opprinnelig kostnad i 2022 var estimat for nettokostnad uten tillegg for uforutsette kostnader. Revidert etter endrede kommunale rutiner med +30% uforutsett for summen fra 2022 og hhv +3% og +5% for 2023 og 2024.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Alle prosjektene her blir bygget samtidig med kjøreveganleggene, omfattende VA -anlegg og kabelanlegg.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdyping	Inngår i områdeplan for Knarvik, Knarvikplanen fra 2015 med senere revisjoner, der det aktuelle utbyggingsområdet er fritatt for utarbeiding av egne reguleringsplaner. Deler av utbyggingen ved hall og kirke er basert på dispensasjoner og utføres på kommunal vei-grunn.
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	Store deler av arealene er i kommunal eie og utbyggingsavtaler nærmer seg klare for signeringer. Resterende nødvendig grunnerverv er i gang og det forventes aksept for forhåndstiltredelse ved eventuelle juridiske prosesser. Dette ble gjennomført ved nylig utførte prosjekter i østre deler av Knarvikplanen.
Forberedande arbeid	Byggeplan pågår
Forberedande arbeid utdyping	Det er utført omfattende grunnundersøkelser, inkl fjellkontroll og forurensningsanalyser. Prosjekteringen, inkl diverse forprosjekter, utføres av store og anerkjente konsulentfirmaer. Det samme gjelder for tilstøtende eiendommer som er i byggefase.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2012	1. kvartal 2013	1. kvartal 2013	2. kvartal 2015	1. kvartal 2020	3. kvartal 2022	3. kvartal 2022	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

Gjennomføring i det sentrale Knarvik er helt avhengig av privat initiativ til utbygging av de aktuelle private tilliggende tomtene. Framdrift og fordeling av økonomi er basert på pågående utbyggingsavtale-forhandlinger, noe som har pågått i flere år. Store boligprosjekter langs traseen er nå i full gang rundt Geco-tomten og de offentlige gang- og sykkelveiene må etableres i tett samarbeid med den private utbyggingen. dette må ferdigstilles i løpet av 2025 og 2026. Gjennomføring av hoveddelen av anlegget opp mot hall/kirke er ferdigstilt Første del av arbeidene var i regi av VA, tilskudd fra Miljøløftet (kulvertanlegget) og forskutteringer fra kommunen. Andre del, ved kirka, som gjelder denne søknaden, er forutsatt utført i løpet av 2025 og 2026.



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

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langs E39.

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Dagens veistrekk har svært lav standard og ligger mellom et utbyggingsområde og Leiknes barneskole med sitt idretts- og fritidssenter og ellers senter for aktiviteter i Leknes-bygda. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud, både til/fra skole og til/fra lokalt kollektivknutepunkt. Mange vil også kunne sykle her til og fra både nærbutikk og badeplass på Hjelmås.
--	----	---

Samfunnsøkonomisk nytte

- Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene.- Tiltaket etablerer gode transportvaner hos skoleelever som gir grunnlag for mindre personbilavhengighet i fremtiden.- Tiltaket blir derfor vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi, både på kort og lang sikt.- Som omkjøringsveg ved tunnelstenging og annet på E39 fungerer strekningen dårlig i dag. Gjennomføring av prosjektet vil forbedre dette betraktelig.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

- Tiltaket fjerner et missing link når det gjelder å lage en sammenhengende trygg og god skole vei nord for Leiknes skole.- Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer.- Tiltaket inngår som rekkefølgekrav for videre utvikling av Apalen-området.- Tiltaket er prioritert i kommunen sin trafikksikringsplan

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

- Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for gang- og sykkeltilgang til kollektivtrafikken på/langsE39.-Tiltaket forbedrer også trafikktryggheten for øvrig kjøretrafikk.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 29000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar				1 000	4 350	
Bygging	Statlege post 30-midlar					3 000	16 250
MVA	Fylkeskommunale midlar					600	4 400

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Estimat. Basert på ein nøktern utføring. Kostnadsestimat er usikkert og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket vert prioritert. Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekta klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2027/2028
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdyping	Reguleringsplan for området vart vedteken i 2011. Forprosjekt er utreda på dette grunnlaget. Eksisterande plan hjemlar ikkje bruk av ekspropriasjon og dette gir ein risiko i høve erverv av grunn. Inntegna veg i gjeldande plan er smal og det er ikkje teke med areal til rigg og drift. Ei samla vurdering gjer at fylkeskommunen vurderer det som naudsynt å regulere tiltaket før det kan realiserast. Oppstart av reguleringsplanarbeid i 2025. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i løpet av 2027/2028
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke foretatt, men kommunen har hatt forhåndskontakt med aktuelle grunneiere.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Prosjektet er gjennomgått av eksterne konsulenter flere ganger, inkl. skisseløsninger og kostnadsberegninger. Både fylkeskommune og Statens vegvesen har vært involvert tilbake i sams vegadministrasjon, men prosjektet har foreløpig strandet grunnet økonomi. Forberedende arbeider er ikkje starta.

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

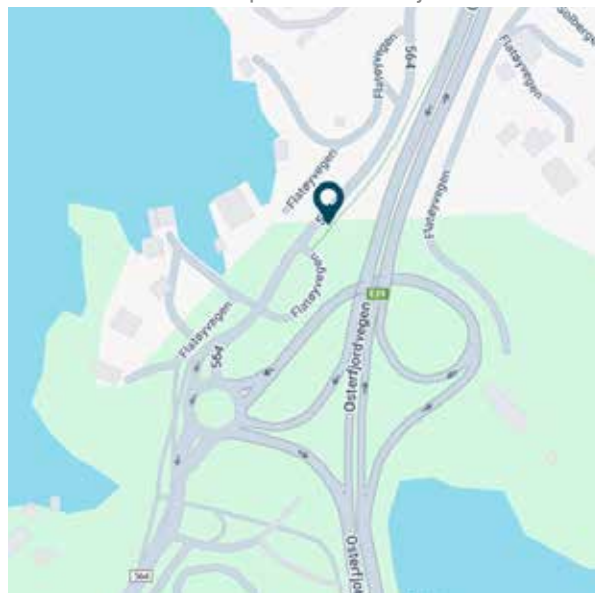
Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart arbeid med reguleringsplan i 2025, estimert oppstart prosjektering i løpet av 2028, statlig tilde-
ling tidlegast 2029



E39 x Fv. 564 på Flatøy i Alver kommune

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Flatøy er eit viktig knutepunkt for mobilitet mellom Nordhordland og Bergen, både for syklende og kollektivreisande. Flatøy er og ein sentral del av den mest folkerike aksa i Alver kommune, Frekhaug-Knarvik-Alversund. Eit godt og samanhengande sykkelnettverk her er viktig for å auke sykkelandelane. Tiltaket inneber å etablere gjennomgåande og oppgradert G/S-løysing langs vestsida av dagens kryssområde og fjerne lokaltrafikk frå G/S-vegen ved å byggje nye adkomstvegar. Ombygging av fylkesveg-arm frå rundkøyring, og dessutan sanering av undergang for G/S-veg. Utvide kapasitet på innfartsparkeringa. Formålet er å etablere eit meir trafikksikkert tilbod for gåande og syklende på strekinga for å auke andelen gåande og syklende, både til kollektivterminalen og elles internt i området og mot Bergen. I tillegg til å auke kapasiteten på innfartsparkeringa, som i dag er full. Prosjektet var ein del av Miljøløftet sin prosjektportefølje 2020, men vart trekt ut ved neste rullering. Prosjektet er no modent for å bli vurdert for gjennomføring.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit nytt og forbetra tilbod til gåande, syklende og kollektivreisande. Desse transportgruppene vil få eit meir attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbod. Gonge og sykkeltilbodet inngår i eit forbetra G/S-system i søre del av Alver kommune og mot Bergen
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gonge og sykkeltilbodet inngår i eit forbetra G/S-system i søre del av Alver kommune og mot Bergen. Dette er med på å binde saman den folkerike aksa Frekhaug-Knarvik-Alversund, med eit samanhengande G/S -tilbod av høg kvalitet. Aukar kapasiteten på innfartsparkeringa som i dag er full, så ein får utnytta kollektivterminalen betre.

Betere heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Gonge og sykkeltilbodet inngår i eit forbetra G/S-system i søre del av Alver kommune og mot Bergen. Dette er med på å binde saman den folkerike aksa Frekhaug-Knarvik-Alversund, med eit samanhengande G/S-tilbod av høg kvalitet. Aukar kapasiteten på innfartsparkeringa som i dag er full, så ein får utnytta kollektivterminalen betre.
Betere trafikktryggleik?	Ja	Dagens sykkelveg forbi Flatøy har ikkje separert gang- og sykkeltrafikk. Den går gjennom ein trang kulvert med dårlege siktforhold, og blir brukt som tilkomstveg til bustadar i området. Tiltaket fjerner biltrafikk frå gs-vegen, får stengt igjen kulverten og separert gang og sykkeltrafikken.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket legg til rette for betre forhold for gåande og syklende, og bidreg til å overføre reiser frå personbil til kollektiv gjennom auka kapasitet på innfartsparkering.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket legg til rette for betre forhold for gåande og syklende, og bidreg til å overføre reiser frå personbil til kollektiv

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket blir rekna for å ha god måloppnåing på samfunnsøkonomi når det vert sett i samanheng med ombygging av heile kollektivknutepunktet

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket legg til rette for eit attraktivt og trafikksikkert tilbod til gåande og syklende og for kollektivtrafikken.



Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	45000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Statlege post 30-midlar			5 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar				40 000		
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Grovt overslag utifrå hovudmengder frå vegmodellar

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Reguleringsplan vedatt 2019

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdjuping Heile tiltaket ligg på eiga grunn, utanom delar av privatvegen Flatøyvegen som blir bygd om for å lage eit betre lokalt tilbod. Her må det forhandlast avtale.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjuping Prosjektet er klar til byggeplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2027	2. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

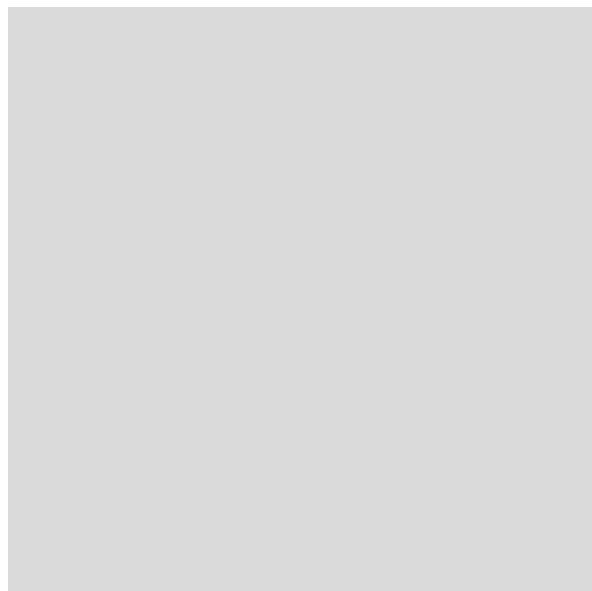
Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektet var ein del av Miljøløftet sin prosjektportefølje 2020, men vart trekt ut ved neste rullering. Prosjektet er no modent for å bli vurdert for gjennomføring.



Belønningsmidler i Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Sekretariat og kommunikasjon; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Alver kommune



Prosjektomtale og føremål:

Alver kommune vil organisere bruken av belønningsmidlane i tre hensiktsmessige og praktiske kategoriar, som står seg betre i samband med rulleringar av handlingsprogrammet i Miljøløftet, samt oppfølging av relevante planar og strategiar. Ubrukte midlar fordelast på desse kategoriane.

Aktiv mobilitet: Dette er midlar som skal gå til konkrete tiltak for å gjere det meir attraktivt å gå og sykle i Alver kommune. Dette gjeld til dømes trygg sykkelparkering, støtte til BUA, snarvegar, veglys, motivasjonskampanjar og enklare trafikksikringstiltak. I praksis skal aktivitetane på dette området knytast opp mot mellom anna sykkelstrategien, utarbeiding og oppfølging av gå-strategi og trafikksikringsplanen. Erstatte sykkelpakke, fysiske tiltak, trygg sykkelparkering og deler av Samlepott belønningsmidler Alver 2024 og Prosjektsamling belønningsmidler Alver

Mobilitetsløysingar: Midlar som skal gå til utprøving og støtte av andre mobilitetsløysningar, til dømes etablering av samkøyringsløysing i Alver, i samarbeid med Skyss eller innfartsparkering. Dette er i dag ein del av «Samlepott belønningsmidler Alver 2024».

Prosjektutvikling: Midlar som skal dekke interne kostnader til prosjektframdrift i dei ulike prosjekta, samt utgreiing, prosjektering og regulering av prosjekt som kan finansierast av post-30 midlar på lengre sikt, til dømes kartlegging av behov knytt til innfartsparkering. Erstattar prosjektutgreiing, strategiplan, prosjektstilling og prosjektbistand og deler av Samlepott belønningsmidlar Alver 2024 og Prosjektsamling belønningsmidlar Alver.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

I handlingsprogrammet 2027-2029 har adm. spelt inn behov som følger:

Aktiv mobilitet: Dette er midlar som skal gå til mindre forbetringar av infrastruktur for gåande og syklande, og oppfølging av t.d. gåstrategi, sykkelstrategi og trafikksikringsplanen. Aktuelle tiltak i denne handlingsprogramperioden er mindre tiltak på E39 Hagelsundbrua og tiltak på Fosseskarvegen, og oppfølging av den komande gåstrategien med opparbeiding av snarvegar. Videre kan det vere aktuelt fortsette satsinga på trygg sykkelparkering, t.d. på skular og i tilknytning til utfartsområder. Om lag 2 mill. kr

Prosjektutvikling: Midlar som kan gå til prosjektleiing, utgreiing, prosjektering og regulering av prosjekt som kan finansierast av post-30 midlar på lengre sikt, til dømes kartlegging av behov knytt til innfartsparkering. Aktuelle tiltak i denne handlingsprogramperioden er utgreiing av tiltak på Fosseskarvegen, ev. planlegging/prosjektering av andre potensielle post 30-prosjekt. Om lag 1,5 mill. kr.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Midlane i kategorien aktiv mobilitet skal gå til tiltak som følger opp hhv gå- og sykkelstrategi for Alver Kommune. Midlane i prosjektutvikling går til utvikling av prosjekt som kan bli post 30-prosjekt på sikt, samt interne kostnader til gjennomføring av alle tiltak på Miljøft-området i Alver kommune.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Bruken av belønningsmidlar skal bidra til oppfylging av kommunens eigne planar for syklande og gåande og trafikksikring, innanfor rammene av byveksttalen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Avhenger av det enkelte tiltak i samlekategoriane.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	-	3 500	-	-	-

Kostnadsvurdering utdyping

Samla kostnad om lag 3,5 mill. kr.

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

Det kjem an på det enkelte tiltak i samlekategorien. I kategorien Prosjektutvikling kan det vera aktuelt med utgreiing av prosjekt som kan bli post 30-prosjekt på sikt. I kategorien Aktiv mobilitet dreier det seg om mindre tiltak som kan gje ei heilskapeleg utvikling saman med større prosjekt.



Plan og gjennomføring

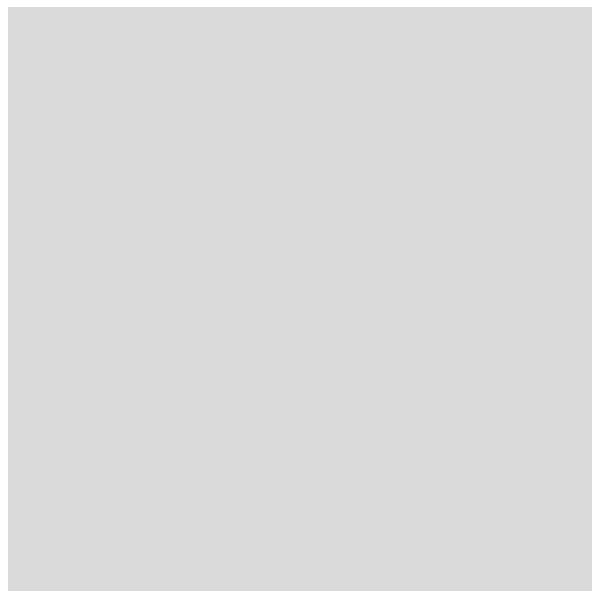
Status for plan og gjennomføring

Sykelstrategien for Alver er vedtatt, og gåstrategi skal utarbeidast i 2026.



Samlepott belønningmidler prosjekt, Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Sekretariat og kommunikasjon; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune



Prosjektomtale og føremål:

Kommunen trenger å utarbeider tiltaksplan som omhandler strategi for å få flere til å benytte gange i sin mobilitet. Særlig etter økningen av el-biler har det vært en uheldig utvikling i forhold til målene i Miljøløftet. Kommunen har sykkelplan, men må utarbeide tiltaksdel for å få mer praktisk effekt, ref. målene i Miljøløftet. For å oppmuntre konkret til mer sykkelbruk, ønsker kommunen å kjøpe inn et antall el-sykler for utlån via BUA-systemet. Vanlige elsykler egner seg heller dårlig i vårt kupert område. Å få prøve ut el-sykler uten særlig kostnad kan være initieringen til at langt flere kjøper egne, private el-sykler.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Planmidler til utarbeiding av gå-strategi Utarbeiding av tiltaksdel til eksisterende sykkelplan. Innkjøp og drift av el-sykler til utlån til innbyggerne via BUA-systemet.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Dette er en samlepott som går direkte og praktisk på målene i Miljøløftet. Samlet omfang er 1 million. Det er ikke mulig å beregne bidragsomfanget på slikt holdningsskapende arbeid.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dette er en samlepott som går direkte og praktisk på målene i Miljøløftet. Samlet omfang er 1 million. Det er ikke mulig å beregne bidragsomfanget på slikt holdningsskapende arbeid.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektene her henger tett sammen med planhierarkiet i Alver kommune, der det fyller ut tomrom som trengs for implementering av tiltak innen gange og sykkel. Den praktiske innkjøpet og utlånsvirksomheten forsterker dette.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Særlig for utviklingen av regionsenteret sin intensjon om mobilitet via sykkel og gange er dette grunnleggende. Intensjonen er at dette også skal ha smitteeffekt og virkning i resten av kommunen.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	1 000	-	-	-	-

Kostnadsvurdering utdyping

Samlet kostnadsvurdering for planmidler til gåstrategi og til taksdel i sykkelplan er 0,5 mill. Innkjøp og drift av sykkelutlån via BUA er vurdert til 0,5 mill.

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

Regionsenteret er i sterk fysisk ombygging med kommende god tilrettelegging og fokus på sykkel og gange. De nevnte prosjektene er ment å komplettere denne utviklingen og samlet få til endring i innbyggernes oppfatning av mobilitet og bruk av privatbil kontra gange og sykkel.



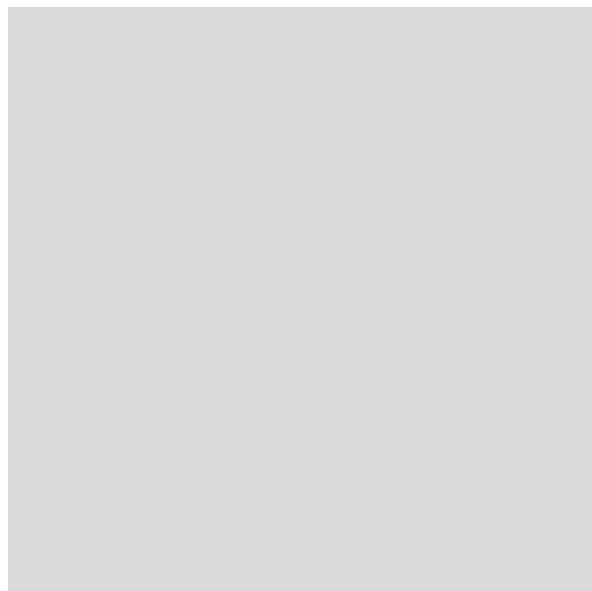
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring



Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Sekretariat og kommunikasjon; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune



Prosjektomtale og føremål:

Alver kommune er i en utfordrende økonomisk situasjon og må ha vesentlig styrking i interne ressurser for å kunne ha forventa prosjektframdrift i de ulike byggeprosjektene og prosessene som kommunen har meldt inn til Miljøløftet. Kommunen har omfattende arbeid med Miljøløftet pr i dag og har derfor nylig tilsatt en kompetent fagressurs i en 100% stilling for miljøløftarbeidet, samt at det ytes vesentlig bistand fra ulike ressurspersoner i intern stab, samt noe innleie/innkjøp av eksternt personell og utstyr/materiell. Oppstart i første kvartal 2024, med kommunal forskuttering av kostnader for 2024. Deretter finansiering resten av avtaleperioden for Byvekstavtalen.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Engasjement av fagperson til arbeidet med Miljøløftet for Alver kommune. Intern personellbistand utover overnevnte. Innkjøp av evt. nødvendig ekstern kompetanse. Evt. mindre innkjøp for planprosesser, prosjektgjennomføringer og drift av miljøløftprosesser.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Grunnleggende nødvendig for å få pådriv og gjennomføring av prosessene som skal sikre effektiv arealbruk og økt konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange i Alver/Miljøløftet

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	1 500	1 500	1 500	1 500	-

Kostnadsvurdering utdyping

Vurdering, - med forbehold om noe endringer/justeringer, særlig avhengig av kompetanse hos engasjert person: *Ansettelse av fagperson *Intern personellbistand *Innkjøp av evt. nødvendig ekstern kompetanse *Evt. mindre innkjøp av div. utstyr/materiell for drift av miljøløftprosesser og prosjektgjennomføringer

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

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



Plan og gjennomføring

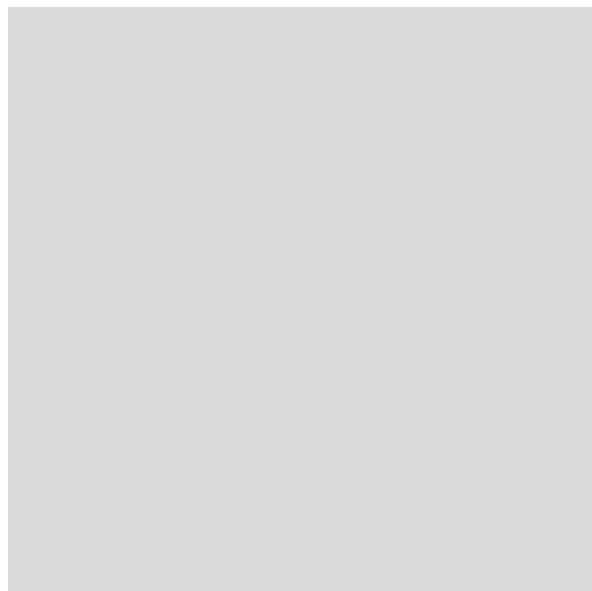
Status for plan og gjennomføring

Etablering av ny prosjektorganisasjon for Miljøløftet i Alver kommune fra 01.01.2025.



Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

I sak om Miljøløftet sitt handlingsprogram 2026–2029 gjorde kommunestyret i Alver kommune følgende tilleggsvedtak 23.11.2023: Belønningsmidlar: Snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen (Nordhordlandsruta) må utviklast vidare med fleire avgangar på kvardagar. Tilbodet må også utvidast til helg.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Fylkeskommunen må sørge for at innbyggerne får et mer omfattende hurtigbåttilbud mellom Nordhordland og Bergen på hverdager. Tilbudet må også utvides til helg.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

E39 gjennom Åsane er en flaskehals og uforutsigbar reisevei mellom Nordhordland og Bergen., både med privatbil og med buss. Hurtigbåten er det motsatte, men tilbudet her hemmes av et altfor snevert tidsomfang på hverdager og intet tilbud i helger. Mange går, sykler eller tar bussen til båten og et økt tilbud her bidrar utvilsomt til mer effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange.

Samfunnsøkonomisk nytte

Særlig reisetid Nordhordland - Bergen blir betydelig redusert for mange.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

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

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

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

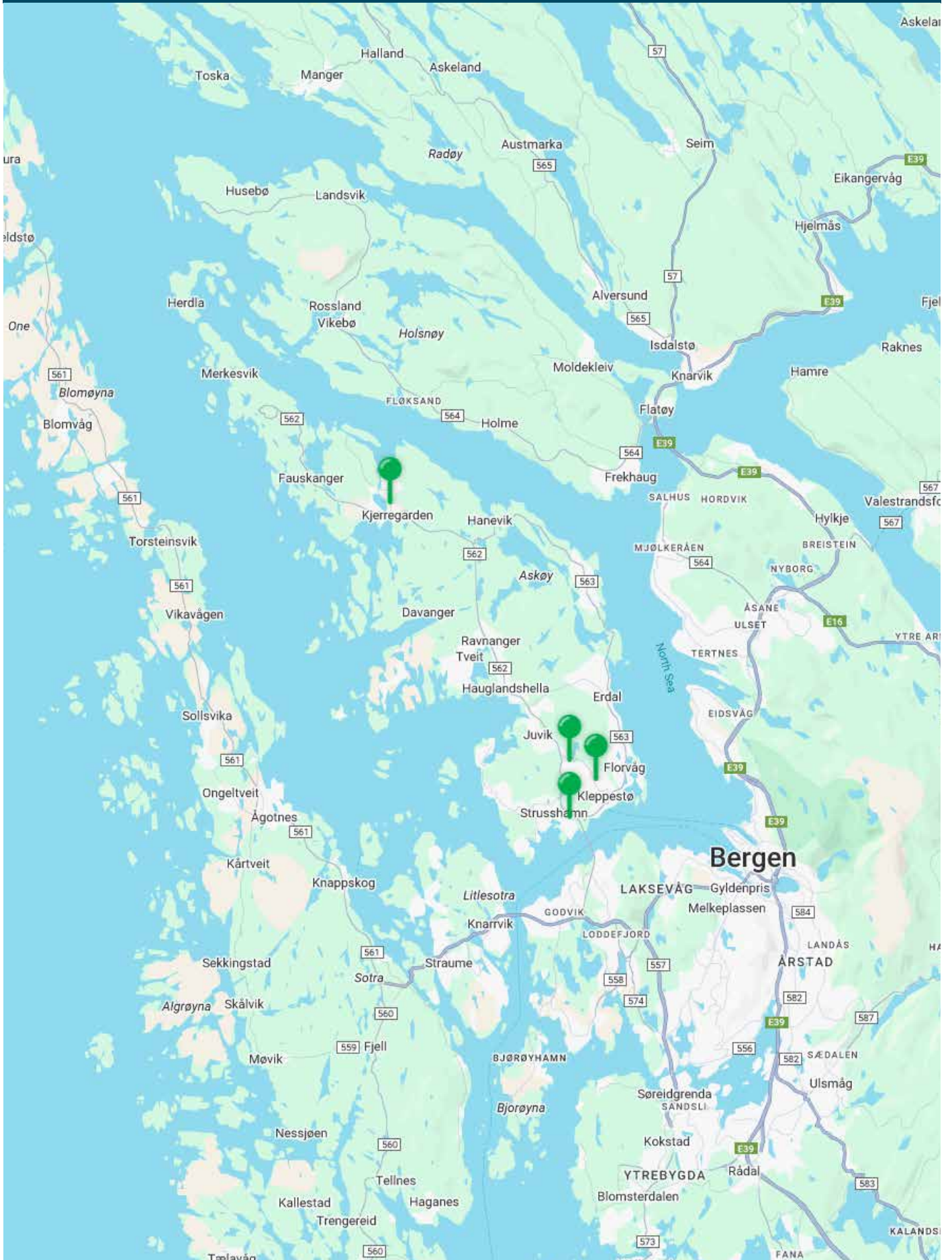


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Snarest.

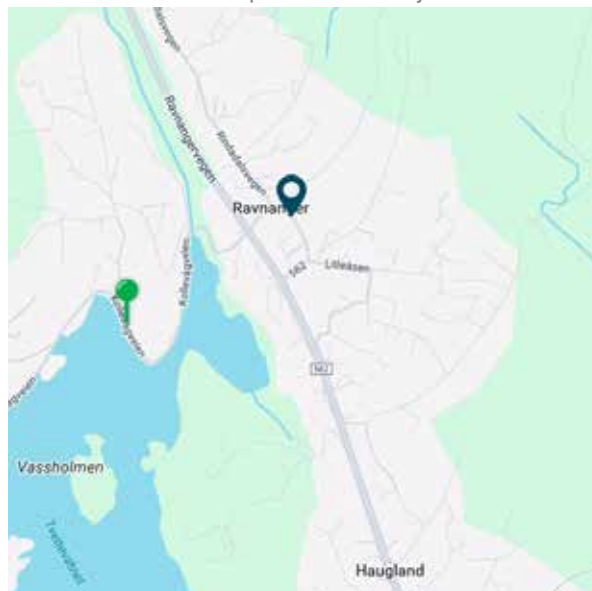
Askøy kommune



Innfartsparkering Ravnanger

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar:	
Driftsansvarleg:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål

Prosjektet legger til rette for å etablere ny innfartsparkering tett på ny kollektivterminal på Ravnanger, langs Kollevågvegen. Lokalsenteret Ravnanger er et kollektivknutepunkt sentralt på Askøy. VLFK er i gang med å regulere for ny kollektivterminal. Som følge av dette må dagens innfartsparkering erstattes.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for kollektivreisende.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Redusert biltrafikk som følge av flere kollektivreisende vil kunne gi bedre framkommelighet.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Lokalsenteret Ravnanger er et kollektivknutepunkt sentralt på Askøy. VLFK er i gang med å regulere for ny kollektivterminal. Som følge av dette må dagens innfartsparkering erstattes. Forslag til ny KPA har satt av areal til dette formålet knyttet opp mot kollektivterminalen. Kollektivtilbudet nord og vest for Ravnanger er mangelfullt, og innfartsparkering er et viktig tiltak for at reisende kan velge kollektivt på deler av reisen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Om en ser ny kollektivterminal og innfartsparkering under ett, så vil prosjektet bidra til en mer trafikksikker situasjon for myke trafikantar. Dagens situasjon er uoversiktlig, med blandet trafikk, varelevering, buss, næringsparkering og innfartsparkering. Som følge av idrettsanlegg og skoler, er det mange myke trafikantar i området.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting? Ja Prosjektet vil kunne redusere behovet for å reise med personbil på deler av Askøy, ved at reisende bytter fra bil til buss.

Færre personbilreiser på andre måtar? Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke beregnet.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Dagens innfartsparkering vil falle bort som følge av at VFLK plan for kollektivterminal beslaglegger dette arealet.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet bidrar til bedre arealbruk for sentrumsområdet.

Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering				1 500			
Bygging					10 000	10 000	
Reguleringsplan	Statlege belønningsmidlar			2 000			

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Tentativt kostnadsoppsett. Kostnadsvurdering vil bli utarbeidet etter prosjektering.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Jf. måloppnåing.

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

VLFK har startet arbeidet med oppstart av reguleringsplan for ny kollektivterminal. Det er avsatt areal til innfartsparkering i forslag til ny KPA. Det er ikke startet arbeid med reguleringsplan

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

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

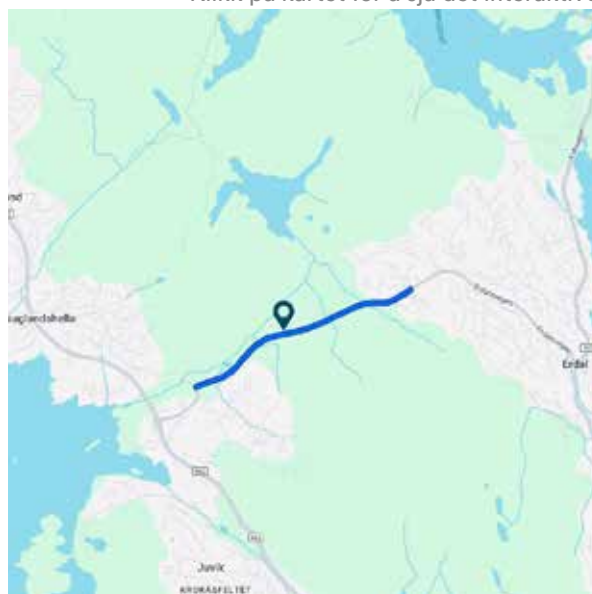
Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektet bør ha samme framdrift som bygging av ny kollektivterminal (Askøypakkeprosjekt). Kommunen venter på mer detaljert informasjon fra VFLK.



Fv 5256 Erdalsvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Etablere gang- og sykkelveg langs del av Erdalsvegen. Fra krysset ved Erdal ungdomsskole til kryss Storo Industriområde. Lengde ca 1,5 km. Strekningen er innanfor sykkelsonen (2km) til Erdal og del av hovednett for sykkel. Det er reguleringsplan under arbeid for gang- og sykkelveg langs fylkesvegen (plan 495). Det er innsigelse til planen fra Statens vegvesen på grunn av uenighet om valg av vegklasse og fartsgrense. Strekningen er uten tilbud for gående og syklende og oppleves som utrygg. Turstien Askøy på langs krysser vegen og det er parkering langs vegen i dag. Vegen knytter sammen øst- og vestsiden av Askøy, Erdal og Haugland/Ravnanger, og vil ha potensiale for å øke gang og sykkelandelen. Strekningen er tidlegare spilt inn av Vestland fylkeskommune som et mulig prosjekt. Det kan være aktuelt med VA-prosjekt på strekningen ved bygging av gang- og sykkelveg.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for gående og syklende ved at det etableres en helhetlig løsnings for disse trafikantgruppene. I dag benytter gående og syklende kjørebanelen, hvor fartsgrensen er 80 km/t på størstedelen av strekningen. Reisetiden vil derfor reduseres ved at det etableres et trafiksikkert og separat anlegg fra kjørebanelen.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre framkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler tilrettelegging på deler av strekningen i dag. Det er 80-sone på strekningen i dag.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnettverk langs Erdalsvegen og vil etablere en ny tverrforbindelse mellom Fv 562 og Fv 563. Veggen er en del av hovednett for sykkel og vil bidra til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelnettverk på Askøy.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det mangler gang- og sykkelveg på strekningen i dag. Prosjektet vil gi vesentlig bedre løsninger for trafiksikkerheten til myke trafikanter. Det er myke trafikanter som beveger seg mellom skole, barnehage og idrettsformål. Det er en attraktiv og viktig turløype til Kolbeinsvarden midt i strekningen, uten tilbud til disse trafikantgruppene. Veggen er en farlig skoleveg.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Utbygging av gang- og sykkelveg langs Erdalsvegen er et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. Tiltaket vil bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafiksikkert å gå/sykle til både Erdal og Storebotn, noe som kan bidra til å redusere personbilreiser. Gang- og sykkelveg til skoler og arbeidsplasser vil ha en helse- og miljøgevinst.

Samfunnsøkonomisk nytte

Erdalsvegen har 4800 i ÅDT (gjelder biltransport, tall fra 2024). Veggen er innenfor sykkelavstand (2 km) til regionsenteret Kleppestø og innenfor gangavstand (650 meter) til lokalsenteret Strusshamn. Det bor 8516 personer innenfor sykkelsonen til Strusshamn og 7428 personer innenfor sykkelsonen til Kleppestø. Potensialet er dermed stort for at flere kan benytte seg av et nytt gang- og sykkeltilbud på strekningen.

I 2022 ble det gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 4143 personer hvorav 825 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 11 915 personer hvorav 2362 er barn i skolealder.

Arbeidsplasser på Storebotn og dagens tilbud. VADet er ingen løsninger for myke trafikanter langs Erdalsvegen i dag. Vegens standard, vegbredde og hastighet gjør at det fremstår svært utrygt å gå eller sykle i veggen. Likevel observeres det både syklist og gående langs/i veggen. Det er også en lett synlig sti langs veggen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er i samsvar med: Regionale planer statlige retningslinjer KPSSykelstrategi for Askøy kommune

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

VA har planlagt arbeid på strekningen etter 2030. Det kan være aktuelt med andre VA-prosjekter på strekningen ved bygging av gang- og sykkelveg. Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, og at flere skal gå eller sykle.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 151 385

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			3 105	5 175		
Bygging	Statlege post 30-midlar				25 200	42 000	50 500
Reguleringsplan	Statlege belønningsmidlar		828				
Anna	Anna finansiering utanfor Miljøløftet					2 070	
MVA	Fylkeskommunale midlar				4 800	8 000	9 500
MVA	Fylkeskommunale midlar		207				

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag; Reguleringsplan; Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Reguleringsplan: anslår totalt 828000 for å ferdigstille reguleringsplan i 2026, bruk av belønningsmidler. Mva kommer i tillegg kr 207000. Kostnader under annet, gjelder andel av VA prosjekt langs strekningen og finansieres av egne kommunale midler. Kostnadsvurderingen for prosjektet er basert på generelle erfaringstall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Tallene til Statens vegvesen er sortert etter lav, middels og høy pris i og utenfor byområdet. På grunn av terreng- og grunnforhold på Askøy, og erfaringer med andre prosjekter i kommunen, er det grunn til å tro at løpemeterkostnadene vil ligge i øvre sjiktet. Erfaringstallene som er tatt i bruk for gjeldende prosjekt er løpemeterpris høy i byområdet, som tilsvarer 97 000 2022-kr. Det understrekes at tallene som er lagt inn er grove anslag og erfaringstall som ikke har tatt høyde for dagens prisvekst i byggekostnader for veg. En mer nøyaktig vurdering av kostnader i prosjektet vil foreligge når prosjektet er vurdert av byggherre og prosjekttert. Kostnadsvurderingen er gjennomført høsten 2022. For utregning av MVA er det benyttet 25 %.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Det er aktuelt med VA prosjekt langs Erdalsvegen



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 1. halvår

Planstatus utdyping

Reguleringsplanen har vært på høring og Askøy kommune arbeider pr nov. 2025 med å få løst innsigelsen fra svv. Planen må deretter oppdateres og sluttbehandles.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping Grunnerverv avklares når prosjektet er prosjekttert.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedende arbeid utdyping

Når reguleringsplanen er vedtatt, anslag 2026 starter prosjektering fortløpende.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			2. kvartal 2026	3. kvartal 2026	2. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

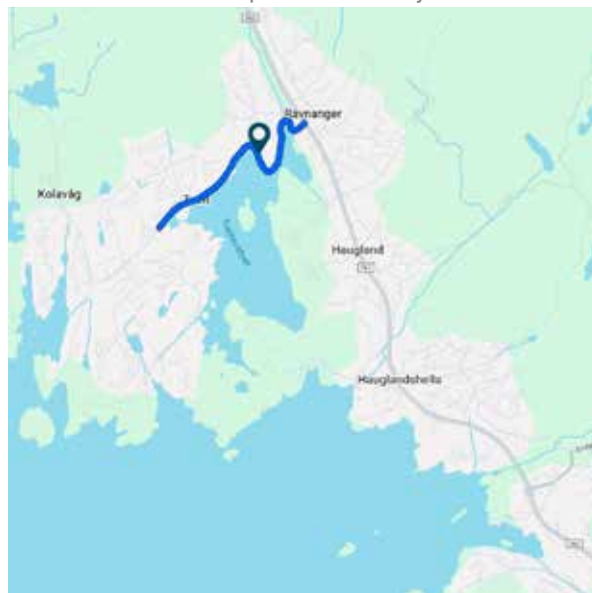
Gjennomføringsplan utdyping

Tentativ gjennomføringsplan



Kv 1212 gang- og sykkelveg Kollevågvegen (Tveit - Ravnanger)

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar:	Askøy kommune
Driftsansvarleg:	Askøy kommune

Prosjektomtale og føremål

Gang- og sykkelveg fra Tveit skole til Ravnanger, rundt Tveiteneset, ca. 1,5 km. Strekningen er innenfor 650 meter til lokalsenteret Ravnanger og del av vedtatt lokalnett for sykkel.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet vil redusere reisetid for gående og syklende, siden de i dag ikke har mulighet for trygg ferdsel på strekningen, og må derfor velge andre og mer tidkrevende ruter.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er i dag ikke tilbud til gående og syklende på store deler av strekningen. Transport må gjøres med bil og buss. Med et bedre tilbud til gående og syklende vil flere kunne la være å bruke bil, slik at også kollektiv vil kunne få bedre framkommelighet.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Med et bedre tilbud til myke trafikanter, vil disse enklere kunne komme seg til Ravnanger (lokalsenter) uten bruk av bil, og deretter reise kollektivt videre til f eks Kleppstø eller Bergen. Prosjektet er del av vedtatt lokalnett for sykkel, og vil sørge for en påkobling til hovedsykkelnettet på Askøy, på Ravnanger. VFLK har igangsatt planarbeid om forbedring av kollektivknutepunktet på Ravnanger. En moderne terminal vil også kunne stimulere til økt bruk av sykkel og gange i området, da denne vil kunne nås på en trygg måte for gående og syklende som vil benytte buss på videre reise.

Betre trafikktryggleik?	Ja	Det er i dag et svært mangelfullt tilbud til gående og syklende. Vegen er definert som farlig skolevei, og i dag får alle elever i området tilbud om skoleskyss med buss. Vegen er smal og uoversiktlig, og det har vært flere ulykker langs strekningen. Prosjektet vil for eksempel være et tilbud til alle ungdomsskoleelever i området, som alle må transporteres til Ravnanger, og som i dag ikke har et trygt alternativ til transport med bil eller buss.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	I dag er strekningen utrygg for gående og syklende. Prosjektet vil legge til rette for at flere som i dag kjører bil, kan velge gange og sykkel som trygg reise til skole (på Tveit og Ravnanger) og nærmeste kollektivknutepunkt, i tillegg til reiser i forbindelse med fritidsaktiviteter, særlig på Ravnanger.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet har stort potensiale til å gi barn og unge anledning til å sykle til skole og fritidsaktiviteter, og på denne måten få gode vaner og opplevelser som ikke baserer seg på transport i bil. Potensialet for økt folkehelse er stort med et godt og trygt tilbud for sykkel og gange. Strekningen er innenfor 650 meter til lokalsenteret Ravnanger og del av vedtatt lokalnett for sykkel. Det er startet opp reguleringsplan, plan 483. Tiltaket har potensiale for å øke andel gående og syklende, i tillegg til å gi trygg skoleveg.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er i tråd med sykkelstrategien for Askøy (2022-2030)

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet kan potensielt sees i sammenheng med bygging av ny terminal og innfartsparkering for sykkel på Ravnanger, som vil kunne gi økt gange og sykkelbruk og økt bruk av kollektiv.

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 115 625

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege belønningssmidlar		1 500				
Prosjektering	Statlege belønningssmidlar			2 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar				30 000	50 000	11 500
MVA	Statlege belønningssmidlar		375	875			
MVA					7 500	12 500	2 875

Kostnadsvurdering Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping Det er gjort en grov kostnadsvurdering i 2018 for tre ulike alternativer. Den anbefalte løsningen ble priset til 69 mill. Summen er indeksjustert til 88 mill. i basisåret.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

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

Prosjektet kan sees i sammenheng med ny kollektivterminal og innfartsparkering på Ravnanger.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjujing Reguleringsplanen startet i 2018, men har lagt i bero noen år. Den er nå aktuell igjen og forventes ferdigstilt innen 2026.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing Prosjektering starter etter vedtatt reguleringsplan

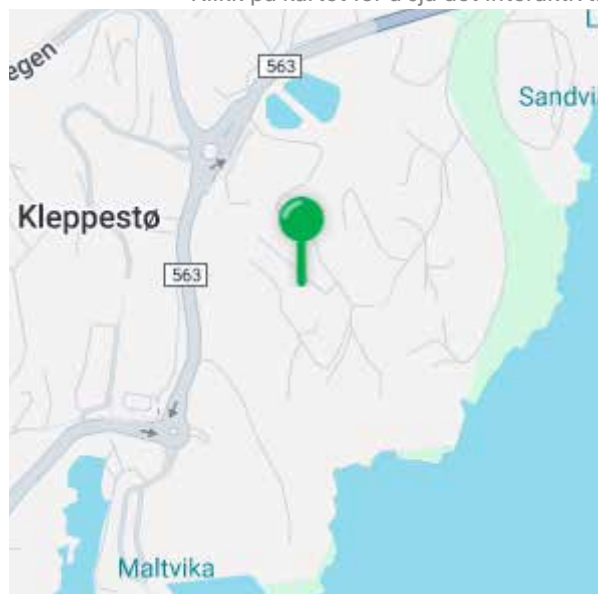
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2030	4. kvartal 2030

Gjennomføringsplan utdjujing

Tentativ fremdriftsplan.

Innfartsparkeringsanlegg Løfjellet

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar:	Askøy kommune
Driftsansvarleg:	Askøy kommune

Prosjektomtale og føremål

Innfartsparkering i fjellhall med gangtunnel til kollektivterminal og hurtigbåtforbindelse mellom Askøy og Bergen. Del av utviklingen av Kleppestø (regions- og kommunesenter), der dagens areal for innfartsparkering fjernes til fordel for nye boliger og næringsareal. Arealet er regulert i områdeplan 213 Kleppestø sentrum, og det foregår en reguleringsendring med hovedfokus på veg. Parkeringsanlegget skal brukes som innfartsparkering, beboerparkering og parkering knyttet til sentrumsfunksjoner.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Reisetiden reduseres for kollektivreisende.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Sørger for separat kjøremønster for innfartsparkeringen og kollektivterminal, som kan bedre trafikkflyt for bussene og bedre framkommelighet for myke trafikanter.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Askøys viktigste kollektivrute er hurtigbåten mellom Kleppestø og Bergen sentrum. Innfartsparkering i nærheten av kaien på Kleppestø er avgjørende for at brukerpotensialet av hurtigbåten blir mest mulig utnyttet.
Betre trafikktryggleik?	Nei	
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet er en del av planlagt fortetting på Kleppestø, som igjen vil redusere behovet for bilreiser.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Innfartsparkering med gode fasiliteter (vern mot nedbør og vind ved gange til terminal og hurtigbåt) kan øke antall brukere av buss og båt, særlig på arbeidsreiser / i rushtid. Prosjektet vil også sørge for at mange kan velge å ta hurtigbåt som en del av reisen til Bergen, i stedet for å bruke privatbil på hele reisen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet vil inkludere tilfluktsrom.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Innfartsparkering er i tråd med Statens planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, samt Regional utviklingsplan for Vestland, gjeldende KPS og områdeplan for Klepppestø. Prosjektet planlegges med tilfluktsrom, i tråd med overordnet ROS i Askøy kommune.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 522 588

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		1 570	500			
Prosjektering	Statlege belønningmidlar			2 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar					100 000	65 600
Anna	Anna finansiering utanfor Miljøløftet				310 500		
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		393	125			
MVA				500		25 000	

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeidet en grov kostnadsvurdering for prosjektet på kr 460 millioner. Prosjektet er ikke prosjektert og derfor ikke spesifisert i finansieringstabellen men tatt med i totalprisen. I neste fase anbefales det å utføre vurderinger fra flere fag som vil gi premisser som er førende for videre prosjektering og sammen med ingeniørgeologi finne den totalt sett beste løsningen for etableringen av parkeringsanlegget, samt gi et mer nøyaktig kostnadsestimat. Med annen finansiering brukes midler fra Askøypakken som er øremerket kollektiv. Det forutsettes at bruk av Askøypakke midler blir godkjent i Kontaktutvalget. Usikkerhet vedr finansiering: Det vil bli søkt om tilskudd til tilfluktsrom. Det vil også bli vurdert finansiering gjennom brukerbetaling.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Anlegget vil også inneholde tilfluktsrom



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping Prosjektet er regulert i plan 213 områdeplan for Kleppestø sentrum, men det pågår arbeid med reguleringsendring av denne planen. Reguleringsendringen har hovedfokus på veg og adkomst til innfartsparkering og kollektivterminal. Arealet til IP-anlegg er ikke berørt av reguleringsendringen.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Grunnerverv vil bli avklart i prosjekteringsfasen.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping Arbeidet med prosjektering vil starte 1. kvartal 2026.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2024	4. kvartal 2026	1. kvartal 2026	2. kvartal 2027	3. kvartal 2027	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdjuping

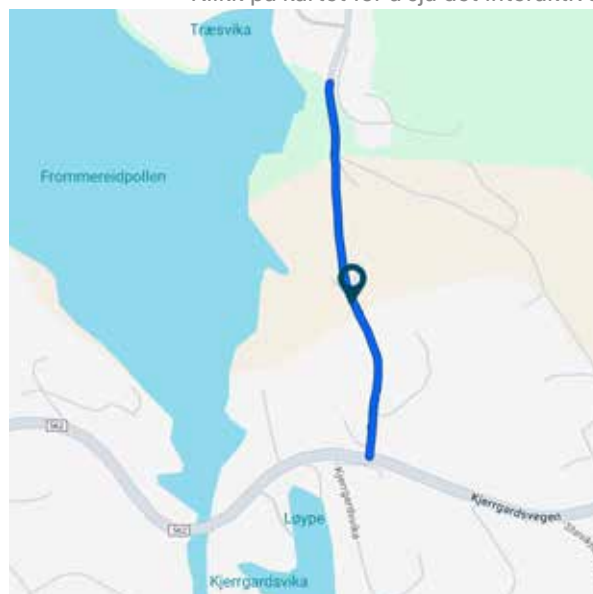
Tentativ gjennomføringsplan



Nordre Hauglandsveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Prosjektomtale og føremål

Etablere gang- og sykkelveg på Nordre Hauglandsveg, ca. 400 m fra Kjerrgardskrysset. Strekningen ligger innenfor sykkelsonen (2 km) til Fromreide og er en del av lokalnett for sykkel. Strekningen mangler løsning for gående og syklende, er definert som farlig skoleveg og har helårs skoleskys. Trafikksikkerhet er dermed et viktig tiltaksområde. Det ligger busstopp nær strekningen som vil få bedre gangtilkomst ved gjennomført tiltak. Tiltaket vil kobles på eksisterende gang- og sykkelveg på Nordre Hauglandsveg og planlagt gang- og sykkelveg langs Kjerrgardsvegen (Askøypakke-prosjekt).



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper ved at det etableres en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen. I dag benytter gående og syklende kjørebanelen. Reisetiden vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebanelen.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre framkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler fortau på strekningen i dag. Gående og syklende benytter i dag kjørebanelen. Vegen er smal og det er dårlig framkommelighet for myke trafikanter med dagens løsning. Gående til/fra busstopp vil også få bedre framkommelighet med ny løsning.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket bidrar til at Nordre Hauglandsveg får et sammenhengende gang- og sykkeltilbud. Langs Fv563 Kjerrgardsvegen ligger det inne to prosjekter i Askøypakken hvor det planlegges for ny gang- og sykkelløsning. Dette vil bidra til et helhetlig gang- og sykkelvegnett innenfor sykkelsonen til Fromreide lokalsenter.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket bidrar til bedre trafiksikkerhet for gående og syklende da det mangler gang- og sykkelløsning på strekningen i dag. Strekningen er definert som farlig skoleveg og tiltaket vil bidra til tryggere ferdsel for myke trafikanter som går og sykler langs vegen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å etablere gang- og sykkelveg på strekningen vil flere kunne gå og sykle til Træet skole og foreldrekjøring vil reduseres. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helse- og miljøgevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Nordre Hauglandsveg har 1400 i ÅDT (biltransport). Vegen ligger innenfor sykkelsonen (2 km) til Fromreide, som er definert som lokalsenter nord på øyen. Innenfor denne sykkelsonen bor det 1257 personer som potensielt vil ha nytte av tiltaket. Det er gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 1150 personer hvorav 230 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 1546 personer hvorav 290 er barn i skolealder.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens samfunnsdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommunesin sykkelstrategi 2022-2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster og at flere skal reise kollektivt, gå eller sykle.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 65900

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	3 100	10 000	3 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar				15 000	23 000	3 850
MVA	Fylkeskommunale midlar				2 850	4 370	730

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Det ligg føre anslag på prosjektet frå 2015 i samband med tilgrensande prosjekt som inngår i Askøypakken. Indeksert og justert etter estimerte priser er prosjektet vurdert å ha en antatt kostnad på 60 mill 2023-kr. Kostnadsvurderingen er fortsatt usikker og truleg for låg. Det vil bli foretatt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Tiltaket vil realiserast som opsjon på tiltaket Fromreide-Kjerrgarden i Askøypakken. Holdes regnskapsmessig adskilt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdjuping	Strekningen er regulert, plan 273, stadfestet 08.12.2016. Pågår mindre reguleringsendring. Venta vedtak på dette i 2026.
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdjuping	
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdjuping	Grunnboring er utførtd

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

Gjennomføringsplan utdjuping

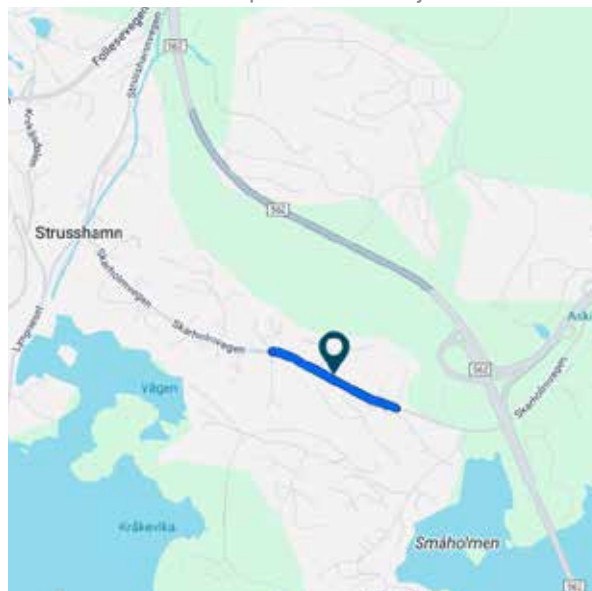
Detaljprosjektering er venta ferdig i 2026. Estimert utlysning 2026/2027. Tentativ oppstart i 2028. Tiltaket er tiltenkt lagt som opsjon på tiltaket Fromreide-Kjerrgarden i Askøypakken. Haldast rekneskapsmessig adskilt.



Kv 1156 Skarholmvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar:	Askøy kommune
Driftsansvarleg:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål

Etablere sammenhengende gang- og sykkelveg/fortau i Skarholmvegen, ca. 315 m. Skarholmvegen er en del av vedtatt hovednett for sykkel mellom Kleppestø og Ravnanger, som mangler tilbud til myke trafikanter på deler av strekningen, ca. 315 m. Strekningen har et stort potensiale for å øke andelen gående og syklende mellom to befolkningsrike områder på Askøy; Strusshamn og Kleppestø. Tiltaket vil også være positivt for innbyggernes tilgjengelighet til kollektivknutepunktet på Kleppestø. Avstand til regionsenter og kollektivknutepunkt er ca 1,5 km. Kleppestø er det området på Askøy som har størst potensiale for å nå nullvekstmålet med intensjoner og ambisjoner om å styrke utviklingen med fortetting langs hovedtraseer og kollektivknutepunkt, i samsvar med både regional og nasjonal areal- og transportpolitikk. Tiltaket er dermed et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. Prosjektet er vedtatt i gjeldende handlingsprogram, men er nå endret og nedskalert. Det endrende prosjektet tar for seg strekningen som i dag er uten tilbud til myke trafikanter og viderefører dagens standard. Strekningen reduseres fra 1,4 km til 315 m



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende? Ja

Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper, ved at det etableres en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen. Der det mangler fortau i dag benyttes gående og syklende kjørebane. Dersom en i dag skal kunne gå eller sykle trygt, må en velge en lengre rute enn den foreslåtte traseen. Reisetiden for gående og syklende vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebane.

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet vil forbedre fremkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler tilrettelegging på deler av strekningen i dag. Det er stedvis smalt og dårlig fremkommelighet for gående/syklende. Bussen vil også få bedre fremkommelighet ved at det etableres en adskilt løsning for myke trafikanter.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnettverk mellom Strusshamn og Kleppestø. Veggen er en del av hovednettet for sykkel og henger dermed sammen med nylig ferdigstilt Miljøløfteprosjekt i Kvernhusdalen. Tiltaket vil bidra til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelnettverk fra Strusshamn til kollektivstopp på Storeklubben og kollektivknutepunktet på Kleppestø.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det er tilbud for myke trafikanter på deler av strekningen, men ca. 315 m er uten noe tilbud for myke trafikanter. Gående og syklende benytter vegbanen på strekningen uten fortau.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Ved å etablere en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen øker dette muligheten for fortetting mellom to sentrale knutepunkt på søre Askøy. Det er kort avstand mellom Strusshamn og Kleppestø, og tiltaket vil kunne bidra til at flere benytter alternative transportmidler til bilen på de korte reisene.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket er et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy og vil bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å gå/sykle til Kleppestø, noe som kan bidra til å redusere personbiltrafikken inn mot regionsenteret og kollektivterminalen på Kleppestø særlig i rushtiden.

Samfunnsøkonomisk nytte

Skarholmvegen har 1800 i ÅDT (gjelder biltransport, tall fra 2025). Veggen er innenfor sykkelavstand (2 km) til regionsenteret Kleppestø og innenfor gangavstand (650 meter) til lokalsenteret Strusshamn. Det bor 8516 personer innenfor sykkelsonen til Strusshamn og 7428 personer innenfor sykkelsonen til Kleppestø. Potensialet er dermed stort for at flere kan benytte seg av et nytt gang- og sykkeltilbud på strekningen. I 2022 ble det gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 4143 personer hvorav 825 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 11 915 personer hvorav 2362 er barn i skolealder.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og kommuneplanens arealdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi for 2022-2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster og at flere skal reise kollektivt, gå eller sykle. Tiltaket vil også kunne bidra til økt bruk av kollektivtilbudet på Kleppestø, som er en sentral målsetting i kommunens arbeid.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 47 839

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		700				
Prosjektering	Statlege belønningmidlar		828				
Bygging	Statlege post 30-midlar			5 175	31 568		
MVA			175	1 501	7 892		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen for prosjektet er basert på generelle erfaringstall (2018-2020) for bygging av gang- og sykkelveg fra Statens vegvesen. Tallene til Statens vegvesen er sortert etter lav, middels og høy pris i og utenfor byområdet. På grunn av terreng- og grunnforhold på Askøy, og erfaringer med andre prosjekter i kommunen, er det grunn til å tro at løpemeterkostnadene vil ligge i øvre sjiktet. Erfaringstallene som er tatt i bruk for gjeldende prosjekt er løpemeterpris høy i byområdet, som tilsvarer 97 000 2022-kr. Skarholmvegen er på 1,5 km og gir dermed 145,5 mill. 2022-kr. i antatt kostnad. Det understrekes at tallene som er lagt inn er grove anslag og erfaringstall som ikke har tatt høyde for dagens prisvekst i byggekostnader for veg. En mer nøyaktig vurdering av kostnader i prosjektet vil foreligge når prosjektet er vurdert av byggherre og prosjektert. Kostnadsvurderingen er gjennomført høsten 2022. For utregning av MVA er det benyttet 25 %.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Det kan bli aktuelt med VA-arbeid på strekningen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2025

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

2. halvår

Planstatus utdyping

Prosjektet kan gjennomføres uten reguleringsplan.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Eventuelle grunnerverv vil gjennomføres 1. kvartal 2026

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdjuping

Prosjektering pågår og det er utarbeidet kostnadskalkyler og fremdriftsplan. Prosjektet følger fremdriften til VA-prosjektet vedrørende overløpsledningene i Skiftesvik, Strusshamn og Skarholmen.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2023	1. kvartal 2025	2. kvartal 2025	4. kvartal 2026	3. kvartal 2025	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	4. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektering av endret prosjekt startet sept/okt 2025 og vil pågå utover i 2026. Utlysning forventes februar 2027 og anlegget er planlagt ferdigstilt årsskiftet 2027/2028.

Fortau langs Erdalsvegen ved kryss Erdal barneskole og kryss Erdal ungdomsskole

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Etablere tre korte strekk med fortau langs Erdalsveien ved Erdal barneskole, idrettsplass og ungdomsskole der det i dag ikke eksisterer tilbud til myke trafikanter.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Se svar under.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	I dag må gående og syklende ta en omvei gjennom barneskolens område for å komme til idrettsplass, busstopp og ungdomsskole, og mange myke trafikanter, spesielt barn og ungdom, benytter veiskulder eller kjørebane i Erdalsveien for å komme frem kortest og raskest mulig. Reisetiden vil derfor reduseres ved at det etableres et trafikksikkert og separat anlegg fra kjørebane.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet vil koble sammen fortau mellom ulike punkt langs Erdalsvegen ved barneskolen, idrettsplass og ungdomsskole, og vil danne et sammenhengende og trygt tilbud til myke trafikanter.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet vil sørge for at det blir sammenhengende fortau langs strekningen som benyttes av mange, særlig barn og unge som beveger seg til og fra skolene og idrettsplass. I dag må en gå eller sykle på veiskulder eller i kjørebane, som ikke er forenelig med trygg ferdsel.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar? Ja Gjennom et sammenhengende tilbud for gående og sykklende, legger en til rette for en reduksjon i bilbruk i området.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke beregnet.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sees i direkte sammenheng med, og bør planlegges og bygges i forbindelse med etablering av gang- og sykkelveg i Erdalsvegen mellom Erdal og Storebotn.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 20 406

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			1 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar				15 525		
MVA					3 881		

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
			2. kvartal 2026	3. kvartal 2026	2. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

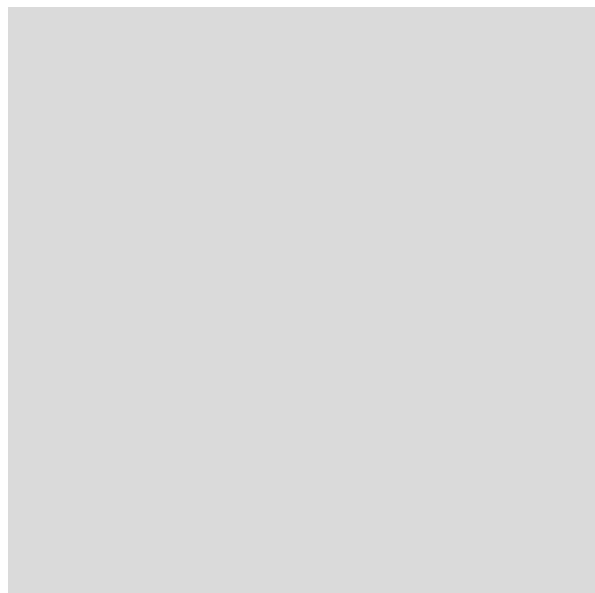
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ gjennomføringsplan



Oppfølging av sykkelstrategi

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

Askøy kommune har utarbeidet en sykkelstrategi med en handlingsdel. Formålet med sykkelstrategien er å få flere til å sykle på Askøy. Det er satt opp flere mindre tiltak i handlingsdelen som skal bidra til å oppnå dette og Askøy kommune har behov for belønningssmidler for å gjennomføre tiltakene.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

I handlingsdelen til sykkelstrategien er det flere tiltak som skal følges opp, blant annet etablering av el-sykkeldordning, trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkeltellere og holdningsskapende arbeid.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Tiltakene i sykkelstrategien skal bidra til effektiv arealbruk og økt konkurransekraft for sykling ved å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel. Foreslåtte tiltak er blant annet etablering av el-sykkeldordning, trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeide kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkeltellere og holdningsskapende arbeid.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltakene i sykkelstrategien består av både fysiske og holdningsskapende tiltak som varierer i kostnad og ressursbruk. Tiltakene vil samlet sett ha nytte for en stor andel av befolkningen på Askøy.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltakene i sykkelstrategien støtter oppunder overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel. Tiltakene støtter også oppunder Askøy kommune sin målsetting om 10% sykkelandel i 2030, forankret i kommunens egen sykkelstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltakene vil støtte oppunder satsingsområdene kollektiv og gange gjennom blant annet tilrettelegging for sykling til kollektivknutepunkt. Sykkeltilrettelegging bidrar også til bedre folkehelse og økt trafikksikkerhet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	1 669	208	208	208	208	-

Kostnadsvurdering utdyping

Det er usikkerhet rundt kostnadene og en del av tiltakene skal utredes nærmere. Det er vurderes om ordningen trygg sykkelparkering skal utvides og etableres flere steder.

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

Det jobbes helhetlig med å gjennomføre tiltak som utfyller hverandre og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet.



Plan og gjennomføring

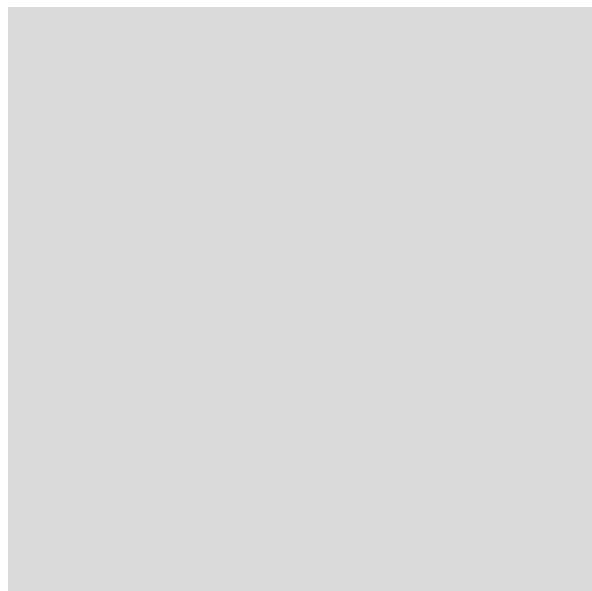
Status for plan og gjennomføring

Det jobbes kontinuerlig med å gjennomføre tiltak og prosjekter i henhold til Askøy kommune sin sykkelstrategi.



Planleggingsmidler Askøy kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

Askøy kommune har behov for planleggingsmidler for å utvikle og følge opp egne prosjekter i Miljøløftet.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme, følge opp, planlegge og gjennomføre prosjekter som støtter opp under nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjelder blant annet Askøy kommune sine prosjekter i Miljøløftet sitt handlingsprogram, gange- og sykkeltiltak og holdningsskapende arbeid.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Prosjektene støtter opp om nullvekstmålet og satsingsområdene i Miljøløftet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Potten vil bidra til opparbeiding av kompetanse og realisering av prosjekter som er varierte og som vil ha nytte for store deler av Askøy sin befolkning.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Potten støtter opp under overordnede planer, som NTP, RATP, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Potten bidrar til at Askøy kommune kan fremme nye prosjekter som støtter opp under nullvekstmålet og bidrar til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette inkluderer alle fag-/satsingsområdene i Miljøløftet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	10 570	2 704	2 704	2 704	2 704	-

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsvurderingen baserer seg på et overslag basert på 2022-kroner. Det er noe usikkerhet rundt tallene. Kolonnen for tidligere løyving gjelder løyving i 2022.

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

Planleggingsmidlene vil bli benyttet til å følge opp tiltak og prosjekter i Miljøløftet på Askøy.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

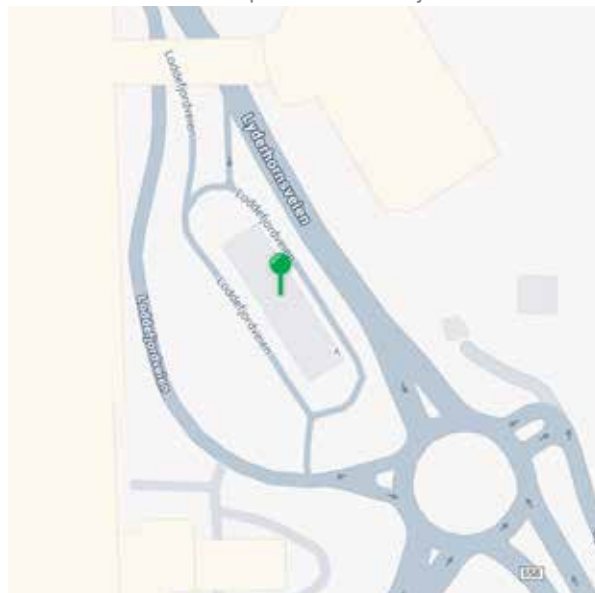
Askøy kommune jobber i dag med å følge opp og utvikle en rekke prosjekter og tiltak i tilknytning til Miljøløftet på Askøy.



Fv 5216 Loddefjord Terminal

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Dagens Loddefjord terminal har for lite kapasitet til å dekkje etterspurnaden for kollektivtransport i området. Den har både for få haldeplassar og for lite areal til bussar som treng eit pauseopphald mellom avsluttande/startande ruter. I tillegg har terminalen ei utforming som gjer at mange gjennomgåande bussar har unødvendig tidstap når den skal betenast. Det er difor ønskjeleg at terminalen blir bygget om med meir kapasitet og nye vegløyningar som gir mindre tidstap. Tilbod for gåande og syklande er ikkje optimal på terminalen og i området kring. Dette gjeld både i høve trafikktryggleik og framkomst. Det er ein del utflytande køyre-/parkeringsareal som kan byggast om til opphaldsareal for mjuke trafikantar, t.d. torgareal. Det er ønskjeleg å finne løysingar som gir meir areal til gåande/syklande og å stramme opp/reduere område til privatbilar.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ombygd terminal, med nye vegløyser, vil gi mindre tidstap for kollektivreisande. Det vil bli meir effektiv avvikling inne på terminalområdet, for bussane. I tillegg leggst det opp til ein ny inn/utkøyrse i retning Kjøkkelvik som gjer at ikkje alle bussar må innom den same rundkøytinga på veg både inn og ut av terminalen. Eit nytt og betre køyremønster, i tillegg til auka kapasitet på terminalen, og eit effektivt byttepunkt vil gje redusert reisetid. Det er og planlagt ny tilrettelagd gangkryssing helt sør i fv. 5216, dvs. like nord for rundkøytinga. Dette vil gje kortare gangtrase for dei som skal gå mellom Bjørndalsbakken og terminalen. Det er og planlagt ny G/S veg eit stykke på austsida av fv. 5216. Dette vil kunne føre til redusert reisetid for syklende. Det vil og leggst opp til meir sykkelparkering i nærleiken av bussane. Dette vil gje kortare gangavstand mellom sykkel og buss, noko som fører til redusert reisetid.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ombygginga av terminalen vil gje betre framkomst for dei kollektivreisande. Bussane slepp unna mykje av bilkøen som dei no står i. Ei ombygging gjer både betre og meir føreseieleg framkomst, noko som aukar attraktiviteten for dei kollektivreisande og gjer det lettare for bussane å halde rutetidene. Det er lagt opp til at mykje av dagens bilparkeringsareal erstattast av torgareal. Dette vil gje meir attraktivitet og betre framkomme for gåande. Ny planlagt G/S veg på austsida av fv. 5216 vil føre til betre framkomst for dei syklende.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Gjennom å legge til rette for godt og effektivt bussbyttepunkt der fleire linjer kan korespondere får dei reisande fleire reisemoglegheiter enn kva vi kan tilby av direktelinjer. Gode og føreseieleg bussbyttepunkt er ein nøkkel for å sikre samanheng i kollektivnett.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det er lagt opp til at mykje av dagens bilparkeringsareal erstattast av torgareal. Det vil føre til at færre går innimellom bilane. Det leggst og opp til ny tilrettelagd gangkryssing helt sør i fv. 5216, dvs. like nord for rundkøytinga. Slitasje i grøntareal viser at gåande i dag villkryssar i dette området.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Gjennom å bygge eit kollektivknutepunkt med økt kapasitet og meir effektiv betjening vil det kunne bidra til et fleire reiser kollektivt, i staden for med bil. Dette vil igjen føre til meir effektiv utnytting av eksisterande vegnett.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det leggst og opp til at parkeringsplassar ved terminalen vert erstatta av torgareal. Dette vil kunne bidra til å redusere lokale personbilreiser.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det vert lagt opp til å gje betre kapasitet og framkomst for bussane på Loddefjord terminal, samstundes som byggekostnader vert lågast mogleg. Tiltaket er tilpassa at dagens takkonstruksjon på terminaløyen kan brukast vidare, utan at den vert flytta på. Det er og lagt vekt på å ikkje flytte Bergen kommune si pumpestasjon, inkludert vatn- infrastruktur.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

I arbeidet med prosjektet har det vert sett på korleis gange og sykkel kan løysast i området. Det er laga ei terminalløysing som sikrar at det er mogleg å legge til rette for gang- og sykkelløysingar gjennom området utan at terminalen må byggast om.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

I dialog med gang- sykkelmiljøet i Vestland fylkeskommune og Bymiljøetaten i Bergen kommune har vi fått informert at det ikkje er starta planer om å bygge større gang- sykkelanlegg på strekninga forbi Loddefjord terminal. Andre strekningar i Bergen kommune er vurdert å høgare potensiale for fleire syklande og det vil soleis verte prioritert først. Det har komen innspel om at det likevel er viktig å sjekke at ny terminal ikkje hindrar at det i framtida kan byggast gjennomgåande sykkeltilbod. Dette fordi den midlertidige terminalen kan bli liggande ein god stund før området vert omregulert og ev. transformert. Det kan då verte aktuelt å seinare bygge nye midlertidige sykkelløysingar, før området vert omregulert. I så fall må dette inngå i nye søknader om dispensasjon. I samråd med fagmiljøet for gang og sykkel i VLFK er det skissert ut om det i framtida kan etablerast gjennomgåande sykkelløysing forbi terminalen. I nord, retning Kjøkkelvik, kan det t.d. byggast sykkelveg med fortau på vestsida av fylkesvegen, kor det er bustader. Korleis dette løysast enda lengre nord må sjåast på i ein overordna heilskapleg løysing for sykkel. Forbi Vestkanten er det ein del tilgjengeleg areal langs fasaden, på utsida av parkeringsanlegget. Det kan vere mogleg å bygge separert gang/sykkelløysing der og at tilrettelegginga for sykkel skiftar til øst sida av fylkesvegen i nærleiken av gangbrua som bind Vestkanten og Vannkanten. Vidare sørover er det plass til at sykkel, delvis med og utan fortau, kan etablerast sør til Bjørndalsbakken. Derifrå er sykkelløysinga å følgje Bjørndalsbakken i kommunal veg, med blanda trafikk. Ved ombygging av terminalen vert det lagt opp til å etablere gang- og sykkelløysing langs Vannkanten, på austsida av fylkesvegen. Frå Haakonsværn er det i dag gang- sykkelveg langs austsida av fylkesvegen. Den ender som blindveg heilt innerst i Bjørndalspollen. Dersom sykkelløysinga skal forlengast her må den gå i kulvert under fylkesvegen, mellom der kor det i dag er to rundkøyringar. Veggen må då hevast for å få nok høgde. Det er ikkje prioritert å bygge slik kulvert som midlertidig løysing no, men er altså mogleg å realisere i framtida. Dagens løysing er å komme inn til Vestkanten på gang- sykkelveg langs vestsida av fylkesvegen, som er koplå mot Bergen kommune sitt sykkelprosjekt i Vadmyrveien. Det er ikkje funnet enkel løysing som legg til rette for sykkel forbi Vestkanten. For få til dette må t.d. Esso stasjonen løysast ut, noko som antakeleg må vente til ny framtidig områdereguleringsplan.

Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			3 000			
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Kostnadene er basert på grove erfaringstall fra andre tilsvarende tiltak. Avsette midlar er til prosjektering av tiltaket. Fylkeskommunen vil foreta byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag når det ligg føre. Kostnader knytt til realisering av terminalen og finansiering av disse vert å kome attende til ved framtidige rulleringar av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Tiltaket har tegnet inn mogleg framtidig løysing for sykkel gjennom området, som eit eventuelt framtidig prosjekt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdyping	I følgje kommuneplanens arealdel 2018 skal det utarbeidast områdereguleringsplan for Loddefjord bydelssenter, «sentrumsformål S5», kor Loddefjord terminal inngår. Bergen kommune har i perioden 2020 – 2024 hatt eit strategisk planprogram tenkt som grunnlag for revideringa av områdereguleringsplan for Loddefjord sentrum (id 65680000). I 2024 vedtok Byrådet å avslutte planprogrammet. Det er no ingen pågåande reguleringsplanar i området, samstundes som eldre områdereguleringsplan legg opp til at heile arealet mellom Vestkanten og Vannkanten skal transformast til område med kvartal struktur kor det opparbeidast gateterminal for bussar. Slik statusen er i dag kan det ikkje opparbeidast ny utvida terminal med utgangspunkt i planar som ligg føre. Det kan heller ikkje utarbeidast ny detaljreguleringsplan for terminalen før kommunen har laga ny områdereguleringsplan. Med utg. p. i ovanstående må det søkast om dispensasjon frå gjeldande kommuneplan og områdereguleringsplan for å utvide terminalen.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Det er mogleg at det bør ervast noko grunn frå Vestkanten AS, men vi veit meir om dette når tiltaket er prosjektert.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Det er utført forstudie inkl. skisser, men tiltaket bør prosjekterast før det søkast om dispensasjon.

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

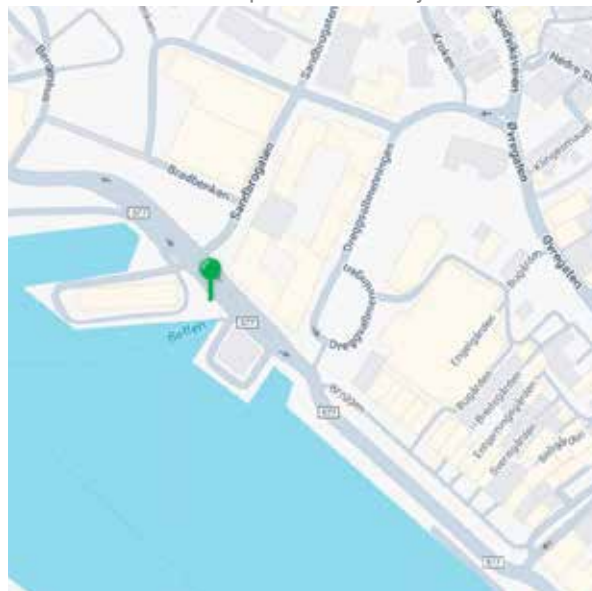
Gjennomføringsplan utdjuping

Forprosjekt for tiltaket er ferdigstilt. Tiltaket må detaljprosjekterast som grunnlag for dispensasjonssøknad. Tidspunkt for oppstart arbeid med terminal vil vurderast ved komande rulleringar av handlingsprogrammet.



Bradbenken - tiltak for mjuke trafikanter

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Føremålet med prosjektet er å sikre tryggare og betre framkomst for mjuke trafikantar forbi kryssområdet ved Bradbenken – dette er ein flaskehals i dag. Eksisterande haldeplass på sjøsida vert fjerna til fordel for fortau. Kryssområdet vert redusert med eit svingefelt. Ny haldeplass for buss vert etablert før krysset mot Festningskaaien, og i Sandbrogaten. Det er venta auka sykkeltrafikk forbi området når sykkelvegen gjennom Sandviken er klar – dels på fortau og dels i køyrebana. Det er ikkje mogeleg å etablere ei separat løysing for syklende med gjeldande trafikksystem.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Noko redusert reisetid for gåande (og syklende på fortau) på tidspunkt der det er mange som ventar på buss. Oppdatering av trong og krevjande haldeplass for buss. Legge betre til rette for mjuke trafikantar ved Bredbenken. Oppstramming av kryssområde, betre trafikktryggleik for mjuke trafikantar.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	I hovudsak betre framkomst for gåande, då fortausarealet er smalt og i konflikt med ventande busspassasjerar i dag.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Nei	
Betre trafikktryggleik?	Ja	Mindre konflikantar mellom gåande og ventande på buss. Det vert også mindre konflikantar mellom syklende som vel å sykle på fortau her.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje rekna på samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet er vurdert til å ha god nytte, og har ein låg løpemeterpris, då ein prioriterer om allereie opparbeidde areal til meir miljøvennlege reisemåtar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er tenkt å vere mellombels inn til trafikkplan sentrum og ny løysing for sykkel over Bryggen og i sentrum vert etablert som del av bybaneprosjektet.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Omdisponering av grått grått areal til meir miljøvennleg ferdsel er i samsvar med gåstrategi og sykkelstrategi for Bergen.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 10 000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar			8 000	2 000		
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Tentative gjennomføringskostnader

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Tiltaket treng disp. frå gjeldande reguleringsplan for Bybanen (bybanen over Torget/Bryggen)Tiltaket må byggesakshandsamast og skiltplan må godkjennast.

Status grunnerverv

Ikke avklart; Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdjuping

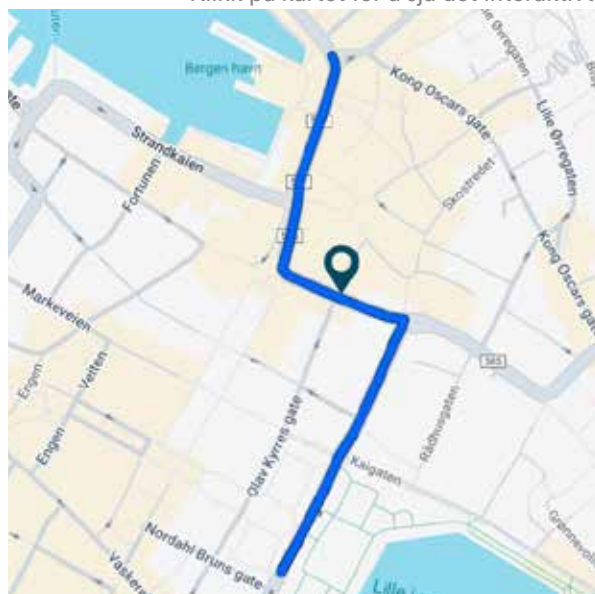
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Ferdigstilling prosjektering 2026 oppstart bygging i 2027.

Bussprioritering Christiesgate -Torget

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Betre prioritering av buss gjennom sentrum ved å forlenge kollektivfeltet frå Festplassen til Torget. Dette gjerast ved å optimalisere faseplanar, slik at venstre felt nordover i større grad kan reindyrkast som kollektivfelt. Dette grepet resulterer i god framkomst for buss heile døgnet, og noko redusert framkomst for bil i rushtida. Dette er vurdert til å vere akseptable konsekvensar, for å nå nullvekstmålet. Tiltaka vert kombinert med fysiske endringane i krysset Torgallmenningen X Strandkaia og over Torget, der ein får prioritert buss, gåande og syklende opp på strekninga. Dette er eit område med låg prioritet av mjuke trafikantar, og ein skeivfordeling av areal prioritert mellom miljøvennleg ferdsel og biltrafikk. Tiltaka er å sjå på som strakstiltak for å betre ein flaskehals i sykkelnettet i Bergen sentrum. Tiltaka som blir etablert nyttar seg av dagens køyreareal, og dette krev ombygging av kryss og fordeling av felt.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet bedrar kollektivprioriteringa gjennom sentrum, og vil korte ned reisetida for buss særleg i rushtida. Prosjektet gir også noko redusert reisetid for syklende, særleg for trygheitssøkande syklistar som vel å ferdast på smale fortau forbi Torget (i sommarhalvåret er dette ein krevjande strekning for syklistar).
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet bedrar kollektivprioriteringa gjennom sentrum, ved å gi meir samanhengande kollektivfelt mellom Torget og Festplassen. Prosjektet gir også betre framkomst for gåande og syklende over Torget og Torgallmenningen ved å separere desse trafikantgruppene.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Meir samanhengande kollektivfelt, og meir samanheng i sykkelnett. Kollektivprioriteringa frigjer plass som vert brukt til å gje syklende eit nytt tilbod over Torget og vidare mot Torgalmenningen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separering av trafikantgrupper bidreg til betra trafikktryggleik. Tydelegare gjennomgåande kollektivprioritering bidreg til færre feltskifter. Færre køyrefelt på Torget/Nedre Torgalmenningen reduserar lengda på gangfelta. Samanhengande separat sykkeltilbod over Torget og Nedre Torgalmenningen vil redusere konflikhtar mellom syklende og gåande, og syklende som i dag bruker køyrebana frå Torget mot Nedre Torgalmenningen vil få ei lovleg og langt tryggare løysing.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	God arealutnytting ved å omprioritere grått areal frå personbiltrafikk til miljøvennlege transportmiddel. Tiltaket inneber færre køyrefelt til motoriserte køyretøy over Toget og Nedre Torgalmenningen.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket sender eit signal om at syklende, gåande og kollektireisande vert verdsatt og prioritert i Bergen sentrum. Meir effektiv framkomst for buss vil bidra til færre personbilreiser. Noko redusert framkomst for personbilar vil gjere det mindre attraktivt å køyre bil i Bergen sentrum.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje rekna på samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet er vurdert til å ha god nytte, og har ein låg løpemeterpris, då ein prioriterer om allereie opparbeidde areal til meir miljøvennlege reisemåtar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er tenkt som eit strakstiltak for å betre ein kritisk strekning i sykkelvegnettet. Det er svært viktig å få betra situasjonen her i påvente av permanente løysingar gjennom denne delen av sentrum.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Omdisponering av grått grått areal til meir miljøvennleg ferdsel er i samsvar med gåstrategi og sykkelstrategi for Bergen.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 7000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar			5 000	2 000		
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Tentative gjennomføringskostnader

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Tiltaket treng disp. frå gjeldande reguleringsplan for Bybanen (bybanen over Torget/Bryggen) Tiltaket må byggesakshandsamast og skiltplan må godkjennast.

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Tiltaket realiserast innafor avsett vegareal.

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping

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

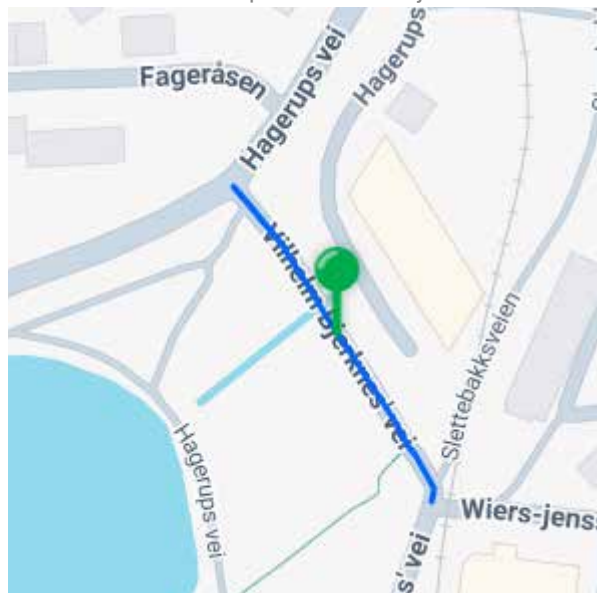
Gjennomføringsplan utdjuping

Oppstart bygging i 2027

Vilhelm Bjerknnes' vei

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Prosjektomtale og føremål

Vilhelm Bjerknnes vei sykkeltilrettelegging innebærer etablering av enveisregulert sykkelvei i FV 5322 Wilhelm Bjerknnes vei fra Hagerups vei til Wiers-Jenssens vei. Sammen med sykkeltilrettelegging i Wiers-Jenssens vei vil strekningen fungere som en viktig tverrkobling for syklende/gående mellom Nattlandsveien og Hagerups vei. Det er ikke tilrettelagt for syklende i Wiers-Jenssens vei eller Wilhelm Bjerknnes vei i dag. Sykling i Wilhelm Bjerknnes vei er lite attraktiv i dag og skjer i kjørebanelen eller på fortauet. Fortaue er har høy gangtrafikk og kjørebanelen har 7000 ÅDT og er trafikkert av stambusslinje 5 med avgang hvert 10. minutt. Wilhelm Bjerknnes vei tilhører offentlig utbyggingsfase 2, men er en naturlig påkobling mellom Hagerups vei og Wiers-Jenssens vei. Det estimeres ca 1300 sykkelreiser per døgn i 2040.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Redusert reisetid for syklende mellom Hagerups vei ved kryss mot Wilhelm Bjerknnes vei og Wiers Jenssens vei ved kryss mot Nattlandsveien. Reisetid med sykkel via Wiers-Jenssens vei vil reduseres med 2-4 minutter sett opp mot sykling via Hagerups vei.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tilretteleggingen bidrar til at syklende i mindre grad er til hinder for buss, og reduserer konflikten med gangtrafikken.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Manglende tverrkobling i sykkelnettverket etableres for syklende.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Egen sykkeltilrettelegging gir bedre trafiksikkerhet sett opp mot sykling i blandet trafikk. Syklende er utsatt for ulykker i kryss, og kryssene tilrettelegges på en bedre måte.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet etableres på allerede bebygget areal. Nærheten til Sletten senter og bybanen linje 1 medfører at vi venter synkende biltrafikkandel i området, trafikken har sunket i området over tid. Eget tilbud for syklistene øker attraktiviteten/trafiksikkerheten og kan bidra til at flere velger å sykle. Sykling og gange bidrar til å redusere trykket på kollektivtransporten i området. Enveiskjøring av Wiers-Jenssens vei vil bidra til å endre transportmiddelvalg lokalt.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet tar høyde for økt frekvens for Bybanen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Den samfunnsøkonomiske nytten er beregnet i prosjektark for Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak, som dette tiltaket er en del av.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Strekningen inngår i en felles reguleringsplan for sykkeltilrettelegging i Wiers-Jenssens vei og Vilhelm Bjerknes vei, PlanID 71280000 Årstad. Gnr. 160, Bnr. 750 mfl., Wiers-Jenssens vei. Det er opprettet et eget prosjektark for den kommunale delen av prosjektet, Kv4181, Fv5322 Wiers-Jenssens veg sykkeltiltak. Det samlede tiltaket innebærer at Wiers-Jenssens vei enveiskjøres og at busser som i dag kjører via Wiers-Jenssens vei til bussdepot på Mannsverk kjører i fremtiden skal kjøre via Hagerups vei og Nattlandsveien. Prosjektet legger til rette for ng av busstrasé for possisjonskjøring av buss.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet forutsetter at tomkjørende busser til/fra Mannsverk skal ut av Wiers-Jenssens vei og bruke Hagerups vei inn på større fylkeskommunalt vegnett. For øvrig er det små konsekvenser for kollektiv i form av noe økt stansetid i kryss. Dette er avklart med Vestland fylkeskommune, og ansees som gjennomførbart.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalcostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 16200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			1 000	1 000		
Bygging	Statlege post 30-midlar					5 000	6 900
MVA	Fylkeskommunale midlar					950	1 350

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Antatt totalcostnad basert på tall oppgitt frå konsulent og tentativ periodisering av disse. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag ved ein eventuell prioritering. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen ligg føre.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Tiltaket må sjåast i samanheng med tiltaket i Hagerupsvei og komande tiltak i Nattlandsveien, WiersJenssensvei og Storetveitvegen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping Inngår i reguleringsplan i regi av Bergen kommune for kv. 4181 Wiers-Jenssens vei. Kommunen oppgir at det forventes vedtak av plan i 2026.

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping Uavklart

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping Bergen kommune detaljprosjekterer i samband med reguleringsplan. Det er periodisert inn midler til gjennomgang av prosjekteringsgrunlaget.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	3. kvartal 2021	3. kvartal 2022	2. kvartal 2026					

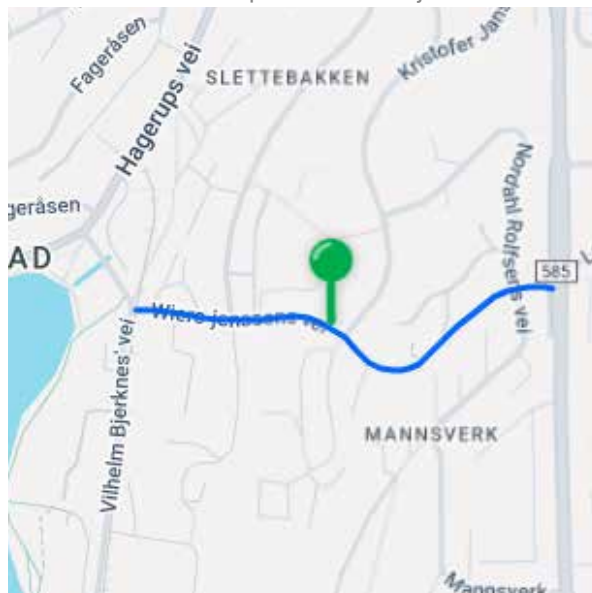
Gjennomføringsplan utdjuping

Det er uavklart om denne delen av reguleringsplanen blir gjennomført som et eget prosjekt, eller som en del av det kommunale prosjektet.

Wiers-Jenssens vei. Fremkommelighet og sikkerhet

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

Tiltaket er hentet fra sykkelstrategi og Handlingsplan for sykkel 21-24. Gaten er i dag gjennomkjøringsrute for tomme busser som skal til/fra bussdepot Mannsverk. I tillegg er det en svært viktig skolevei, og direkte adkomst til bybanestoppet Sletten og Sletten senter. Gaten ligger i et levekårsutsatt område. Gaten er preget av høy trafikkmengde, støy, vanskelig fremkommelighet og smale fortau. Beboere informerer i folkekemøte i 2023 om et sterkt ønske i å fjerne bussene slik at de kan la barna gå alene til skolen. Møtet hadde stort engasjement. Beboere melder om en tidligere trivelig og rolig gate som nå er blitt en trafikkmaskin, samt mange som bruker gaten til parkeringsplass for å komme nærmest mulig bybanestoppet. Nabolaget opplyser om at de selv ikke parkerer i gaten, og ønsker soneparkering eller andre tiltak som hindrer fremmedparkering. Utrygge forhold rundt avkjørsel til Sletten senter tas også opp. Tiltaket har vært utredet med mange forskjellige løsninger for å tilrettelegge for sykkel. Både sykkelfelt og gang- og sykkelveg, samt sykling i blandet trafikk har vært utredet. Tverrsnittet har vært anbefalt å utvide til minimum 13- 15,5 fra dagens om lag 11,5 meter. Dette vil kreve inngrep park, samt rive flere trær og garasjer. Bymiljøetaten har derfor, som del av reguleringsplanen, utredet trafikkomlegging av busser og trafikk ved å envegsregulere gaten, og etablere sykkelfelt i stigning. For syklende nedover gaten vil man kunne sykle i kjørebanen. Gående oppnår også mer areal ved å utvide til bredere fortau hvor trygghetssøkende syklister samt gående kan bevege seg. Parken og bytrærne blir ikke berørt. Kjørende vil måtte endre kjøremønster, men adkomst opprettholdes. Mindre tiltak på omliggende boligveier sikrer sammen med tiltaket at trafikkmengden øker på det større fylkesvegnettet og reduseres i områder der barn oppholder seg. Gjennomføring av tiltaket krever kryssutvidelse i Hagerups vei x Nattlandsveien for å sikre svingebevegelse mot Mannsverk for bussene. Her er det oppnådd enighet med Vestland fylkeskommune. Kryssendring vil være første trinn i å gi nabolaget en roligere og triveligere gate. Andre trinn vil innebære tiltak i Wiers-Jenssens vei. Byggetiden forventes om lag 1 år i Wiers-Jenssens vei, og vurderes å gjennomføres samtidig med omlegginger på VA-nettet ved behov. Trinn 1 (tilpasning av kryss) er første fase og har ingen konsekvens for parkeringsplassene i området. I trinn 2 fjernes ca. 30 parkeringsplasser i gaten.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Redusert reisetid for syklende mellom Hagerups vei ved kryss mot Vilhelm Bjernes vei og Wiers Jenssens vei ved kryss mot Nattlandsveien. Reisetid med sykkel via Wiers-Jenssens vei vil reduseres med 2-4 minutter sett opp mot sykling via Hagerups vei.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tilretteleggingen bidrar til at syklende i mindre grad er til hinder for buss, og reduserer konflikten med gangtrafikken
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Manglende tverrkobling etableres for syklende.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Egen sykkeltilrettelegging gir bedre trafiksikkerhet sett opp mot sykling i blandet trafikk. Syklende er utsatt for ulykker i kryss, og kryssene tilrettelegges på en bedre måte.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet etableres på allerede bebygget areal. Nærheten til Sletten senter og bybanen linje 1 medfører at vi venter synkende biltrafikkandel i området, trafikken har sunket i området over tid. Eget tilbud for syklister øker attraktiviteten/trafiksikkerheten og kan bidra til at flere velger å sykle. Sykling og gange bidrar til å redusere trykket på kollektivtransporten i området. Enveiskjøring av Wiers-Jenssens vei vil bidra til å endre transportmiddelvalg lokalt.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet forutsetter å fjerne gateparkering, som i stor grad benyttes som fjernparkering. Nærheten til Sletten senter og bybanen linje 1 medfører at Bergen kommune forventer økt bruk av andre transportmidler, i hovedsak sykkel. Eget tilbud for syklister øker attraktiviteten/trafiksikkerheten og kan bidra til at flere velger å sykle. Kjørende med direkte eller indirekte adkomst via Wiers-Jenssens vei vil få noe lengre kjøreveg mot envegsregulering. Dette vil trolig bidra til at flere velger å gå eller syke ved korte turer på Sletten senter eller ved levering i skole og barnehage. Prosjektet tar høyde for økt frekvens for Bybanen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det estimeres ca 1200 syklende per døgn i Wiers-Jenssens vei i 2040. I dag er det svært få som benytter seg av gaten til sykling. Endring av kryssutforming som følge av planarbeidet vil øke trafiksikkerheten. Mer attraktivt sykkelsystem for beboere i nærområde kan økt bruk av sykkel som transportmiddel, og med dette følger økt helseeffekt. Prosjektet vil gi et tilbud for gående og syklende i begge retninger. For andre transportformer vil det kun tilbys envegsjøring i store deler av Wiers-Jenssens vei. Gitt at kvaliteten er høy nok, kan en forvente at om lag 600 personer endrer reisevane til sykkel. Særlig vil Wiers-Jenssens vei bli mer attraktiv ved at tomkjørende busser flyttes ut av gaten. Innbyggerdialog tilsier at det er det største hinderet for at barn og unge skal kunne gå selv til skolen. Derfor antas det at også gående sitt potensiale økes betraktelig som følge av utbyggingen. I dag er det ca. 300 gående i makstimen, og estimert ca. 3000 gående i døgnet. Ved utvidelse av gangareal, økt attraktivitet ved lavere støy og økt opplevd trygghet, kombinert med Wiers-Jenssens vei sentrale posisjon i gangnettet, forventes det en økning på om lag 50%, dvs 1500 flere gående enn før som direkte følge av tiltaket. Den økonomiske besparelsen ved å endre vanene fra fysisk inaktive til delvis aktiv i løpet av et helt liv for 1350 innbyggere (600 syklende+750 gående) vil være ca 19,4 milliarder kroner (2023-kroner) i følge Helsedirektoratets helseeffekts kalkulator (Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet - Helsedirektoratet). Ettersom det ikke er

en entydig kalkulator for å måle den samfunnsøkonomiske nytten for både gående og syklende i Bergen, velges det å bruke Sykkelkalkulator for Oslo og Akershus. Her vil benyttes det beregning for syklistere alene, men også syklistere og økning i antall gående som vurdering av samfunnsøkonomisk nytte. Gitt ca. 1200 syklende i døgnet, gjennomsnittlig besparelse på 2 minutter per sykkelreise, etableringskostnad 62 millioner kroner, vurderes tiltaket som negativt i samfunnsøkonomisk nytte. Dette gir en netto nytte på -0,3 per budsjettkrone. Men dette tar ikke hensyn til økningen i for gående. Legger man inn summen av økningen av gående og syklende inn i modellen (4200 myke trafikantreiser i døgnet), vil dette gi netto nytte på 1,87 per budsjettkrone. Trolig havner den samfunnsøkonomiske nytten et sted mellom nevnte beregningsmetoder, men det vurderes som positivt gitt tiltakets sentrale lokalisasjon til lokalsenter, bybanestopp og skole/ barnehager samt park.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet forutsetter midlertidig ombygging av kryss Hagerups vei x Natlandsveien. Fremdriftsplanen følger derfor forutsetning om tilpasning til utbygging i Hagerups vei (2026-2027). Strekingen inngår i en felles reguleringsplan for sykkeltilrettelegging i Wiers-Jenssens vei og Vilhelm Bjerknes vei, PlanID 71280000 Årstad. Gnr. 160, Bnr. 750 mfl., Wiers-Jenssens vei. Det er opprettet et eget prosjektark for den fylkeskommunale delen av prosjektet, Vilhelm Bjerknes' vei. Det samlede tiltaket innebærer at Wiers-Jenssens vei enveiskjøres og at busser som i dag kjører via Wiers-Jenssens vei til bussdepot på Mannsverk kjører i fremtiden skal kjøre via Hagerups vei og Natlandsveien. Prosjektet legger til rette for ny busstrasé for posisjonskjøring av buss. Prosjektet er tilstøtende til sykkelprosjektene Natlandsveien, Wiers-Jenssens vei- Hagerups vei og Natlandsveien byggetrinn 2, Wiers-Jenssens vei-Birkelundstoppen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet forutsetter at tomkjørende busser til/fra Mannsverk skal ut av Wiers-Jenssens vei og inn på større fylkeskommunalt vegnett. For øvrig er det små konsekvenser for kollektiv i form av noe økt stansetid i kryss. Dette er avklart med Vestland fylkeskommune, og ansees som gjennomførbart.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 86 464

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			3 000	30 000	31 950	
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøloftet			750	7 500	7 987	

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Tiltakene som foreslås til 1. gangs offentlig ettersyn er kostnadsvurdert. Endringer kan forekomme innen vedtak.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping Oppstart reguleringsplan høsten 2022. Baseres på forprosjekt fra 2021. Fremdriften i prosjektet er noe forsinket, men det forventes vedtak av plan i 2026. Det pågår samtidig regulering og detaljprosjektering. Planen forventes å legges ut på 1. gangs offentlig ettersyn tidlig 2026.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Når reguleringsplanen er vedtatt kan en gjennomføre grunnerverv, derav høy usikkerhet da prosjektet skal ut til offentlig ettersyn tidlig 2026.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjuping Samtidig prosjektering og regulering.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	3. kvartal 2021	3. kvartal 2022	4. kvartal 2026	4. kvartal 2022	4. kvartal 2026	3. kvartal 2027	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

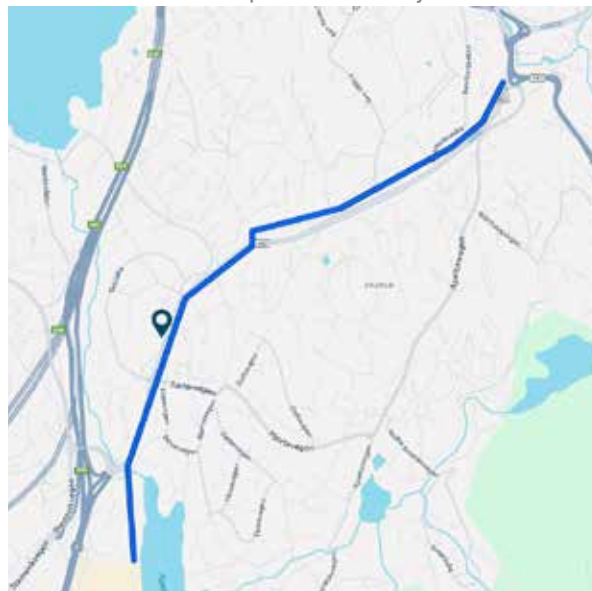
Gjennomføringsplan utdjuping

Samtidig regulering og detaljprosjektering skal sikre gjennomførbarhet og redusere risiko. I 2023 er det gjennomført geotekniske undersøkelser, samt landmåling. Dette vil redusere usikkerheten allerede i planfasen. Grunnerverv periodiseres i prosjekteringsfase, men kostnaden føres som P30 midler. Endring av kryss Hagerups vei x Nattlandsveien gjennomføres i 2026, mens utbygging av Wlers-Jenssens vei antas utbygging i 2027-2028.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Parsellen går frå Apeltunvannet ved Lagunen til Skjoldskiftet ved Nesttun og vil binde saman bydelssentre med ein høgkvalitets sykkelveg med fortau. Strekninga er ca. 2 km lang og vil få total asfaltert breidd på 6,5 meter. Tilkomstkøyring på traseen skal fjernast, og nye tilkomstar blir etablerte. Det skal byggjast ny gangbru inntil bybanebrua som går over Apeltunvassdraget. Mellom Skjold gard og Skjoldskiftet følgjer traseen gamle Osbanen. Formålet med prosjektet er å leggje til rette for auka gang- og sykkeltrafikk samtidig som ein oppnår auka trafikktryggleik. Tiltaket skal trafiksikre kryss, separere gåande og syklande og dessutan fjerne eksisterande biltrafikk på gang- og sykkelvegen og dermed leggje til rette for at fleire skulebarn og andre kan gå trygt sjølv om det blir stor sykkeltrafikk. Strekninga inngår som ein viktig del av ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen, og skal bidra til at ein oppnår nullvekstmålet.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	I krysset Sætervegen/Fanavegen må begge vegar kryssast i lysregulerte plankryss. Når prosjektet er ferdig er det berre Sætervegen som må kryssast med lysregulering, Fanavegen kan kryssast med plankilt kryssing ved Fana blikk.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gåande og syklande skilst, dei får eigne felt. Dette sikrar betre framkomme for begge partar utan uheldige situasjonar.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det blir lagt til rette med eigne sykkel felt i begge retningar, fortau og det blir redusert kryssingar i plan.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Gåande og syklande delast, dei får eigne felt. Dette sikrar betre framkomme for begge partar utan uheldige situasjonar.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting rundt bydelsentera og bybanen. Prosjektet er venta å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken ved å binde saman eksisterande sykkel- og gangakser og gi god kopling til målpunkt både i og i tilknytning til planområdet.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å leggje til rette med eigne sykkelfelt og redusere kryssingar i plan, vil saumløysa medføre at fleire veljar sykkel som framkomstmiddel.

Samfunnsøkonomisk nytte

For delstrekning 2 er samfunnsnytta berekna til 0,58 med oppdaterte kostnader i 2023. Dersom heile strekninga frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet inngår som ei viktig delstrekning for å oppnå auka sykkel og lågare bildel i Bergen. Dette samsvarer med måla i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøloftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, bind saman bydelsentruma med gang-/sykkel og betrar dessutan GS-tilkomma til kollektivhaldeplassar, skular og idrettsplassar. Prosjektet skil også mjuke og harde trafikkantar i større grad enn i dag, og bidreg til å redusere konfliktpunkt.

Finansiering

Totalkostnad (type) Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 412 571

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	399 600		13 000			
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Det er signert kontrakt med utførande entreprenør november 2024

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Tiltaket inngår som del av sykkelstamveg frå Flesland til Bergen sentrum. Prosjektet er delstrekning 2, og vil koblast saman med parsellar bygd i samband med bybaneutbygginga ved Lagunen og ved Skjoldsskiftet.

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Det er godkjent dispensasjon fra reguleringsplan for Skjoldstølen Bru II og bru i Tors vei.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Mange eigedomar var i skjønnsretten i 2024, nokre av disse vart anka av både grunneigarar og SVV til overskjønn i september 2025. Dommen er komen og det gjenstår å sjå om nokon anker til høgsterett.

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

Prosjektet er i byggefase

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2012	4. kvartal 2015	1. kvartal 2016	4. kvartal 2016	1. kvartal 2017	3. kvartal 2023	1. kvartal 2024	4. kvartal 2026	4. kvartal 2026

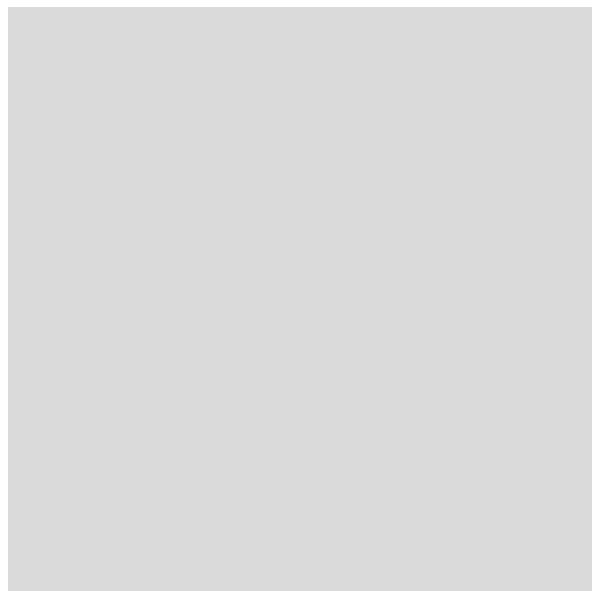
Gjennomføringsplan utdjuping

Kontrakt er inngått med entreprenør november 2024. Etablering av sykkelløysinga tett innpå Bybanen er den store uvissa som vil følgje inn i byggefase, og dessutan felles forståing for, og semje om, val av løysingar i gjennomføringsfasen.



Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Bergen kommune
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål

Prosjektet bind saman sykkelstamveg delstrekning 1 frå Rådal/Skeie og delstrekning 2 Nesttun-Skjold gjennom bydelssenteret Rådal/Lagunen. Dette er ei viktig og mangelfull lenkje i overordna sykkelnett for Bergen. Strekninga vart regulert i områderegulering for Lagunen frå 2015 som sykkelveg med fortau med lågare standard. I ettertid har det vist seg at denne løysinga ikkje kan byggjast som planlagt, mellom anna på grunn av manglande trafikktryggleik og stigningsforhold på strekninga. I seinare tid er det vurdert ulike løysingar utan å semjast, og det har ikkje vore jobba med prosjektet sidan 2020. Det er behov for å starte prosjektet på nytt, og i første omgang bør det lagast ein ny eller oppdatert moglegheitsstudie, og deretter mest sannsynleg utarbeide ny reguleringsplan. Her bør ein sjå på sykkelløysinga i eit større perspektiv. Lagunen/Rådal er eit viktig målpunkt i Bergen sør, og det er vesentleg at ein i prosessen vidare vurderer korleis tiltaket kan bidra til tilkomme til bydelssenteret for mjuke trafikantar, og i tillegg bli ein trygg og effektiv rute for syklistar som skal gjennom området. Prosjektet vert aktualisert av tidshorizonten i utbyggingsavtale mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Lagunen DA. Avtalen vart inngått i 2018 med 10 års gyldigheit og går ut i 2028, før utgang av kommande handlingsplanperiode.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separering av gåande og syklande reduserer konflikhtar mellom brukargrupper og gir moglegheit for å komme seg raskare fram.
--	----	---

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Separate areal for syklistar og gåande bidreg til redusert konflikt mellom brukargrupper og gir betre framkomme. Ved at heile traseen er universelt forma ut blir auka framkomme for alle brukargrupper. Prosjektet bidreg til nullvekstmålet ved å gjere gonge og sykkel meir attraktivt gjennom å skilje gåande frå syklende samtidig som det blir oppnådd betre trafikktryggleik. Betre framkomme vil bidra til noko innkorta reisetid.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak på strekninga forbi Lagunen nærmar seg kritisk nivå, forsterka av høg utbygging sørover i Fana/Ytrebygda og kommande bygging av delstrekning 2 Skjold-Nesttun. Behovet blir også forsterka av at planarbeid for betre gang- og sykkeltilrettelegging på austsida av Apeltunvannet er stansa. Tiltaket knyter saman fleire prioriterte fortettingsområde med sykkelveg og legg til rette for attraktive alternativ til personbiltransport, med m.a. raskare og tryggare sykkelveg og fortau til og frå Rådal bydelssenter Lagunen. Tiltaket bidreg til god gangadkomst til skular, idrettsanlegg, naboar, daglegvarehandel og kollektiv. Kost/nytteberekning viser at nytta av prosjektet er størst ved utbygging av heile strekninga frå Flesland til sentrum.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og universell utforming bidreg til mindre konfliktar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket vil gi ei vesentleg utbetring av den eksisterande mellombelse gang- og sykkelvegen. Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, gir betre tilkomme til bydelsentert med gang- og sykkelveg og dessutan betrar tilkomme til kollektivhaldeplass for gåande og syklende.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59 med oppdaterte kostnader frå 2023. Det er ikkje berekna samfunnsøkonomisk nytte av dette prosjektet åleine.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet inngår som er ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel, for å oppnå auka sykkeldel og lågare bildel i Bergen. Dette samsvarer med måla i NTP, KPA, plan for folkehelse i Bergen kommune, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen. Prosjektet underbyggjer nullvisjonen for trafikkulykker, og bidreg også med å leggje til rette for «gåbyen» jf. vedteke gåstrategi for Bergen. Strekninga inngår i områdeplan for Rådal/Lagunen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, bind saman bydelsentert med gonge og sykkel og dessutan bidreg til betra gang- og sykkeltilkomme til kollektivhaldeplassar, skular og idrettsplassar. Tiltaket bidreg også til betra trafikktryggleik for *gs-trafikken og for skulebarn som bruker strekninga.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 703

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Statens vegvesen skal gi eit kontanttilskot til planprosjektet på kr 500.000 2019-kr. Det er ikkje avklara kva år midlane skal utbetalast.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Prosjektet bind saman delstrekning 1 Skeie-Rådal og delstrekning 2 Nesttun-Skjold på sykkelstamvegen. Prosjektet oppgraderer ei viktig mangelfull lenkje i overordna sykkelnett i Bergen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Ikke avklart

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Oppstart reguleringsplan kunngjort 2019, på vent sidan 2020

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Avklaring avventar ny reguleringsplan

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2019	1. kvartal 2028					

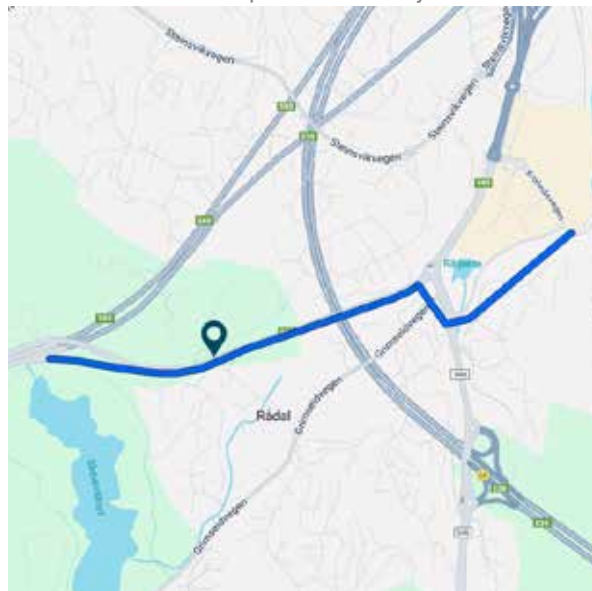
Gjennomføringsplan utdyping

Gjennomføring avheng av ny reguleringsplan.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådalen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Parsellen går langs rv. 580/E39 Flyplassvegen frå Skeie til Rådalen/Lagunen, og vil binde saman Kokstad og Sandsli med bydelssenteret Lagunen. Det blir planlagt sykkelveg med fortau med lengd ca 1,7 km. Formålet med prosjektet er å leggje til rette for auka gang- og sykkeltrafikk, samtidig som ein oppnår auka trafikktryggleik. Tiltaket skal trafikksikre kryss og separere gåande og syklande. Det er også ønske om å fjerne eksisterande biltrafikk på gang- og sykkelvegen, samt at fleire skulebarn og andre kan gå trygt sjølv om det blir stor sykkeltrafikk. Strekinga inngår som ein viktig del av ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen, og skal bidra til at ein oppnår nullvekstmålet.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikter mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram. Prosjektet skal vurdere å fjerne bilkøyring langs dei delane av traseen som i tillegg er skoleveg. Dette mogleggjer høgare fart for syklande.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikter mellom brukargrupper og gir med dette betre framkomme. Prosjektet skal vurdere å fjerne bilkøyring langs dei delane av traseen som er skoleveg, noko som også bidreg til betre framkomme for gåande og syklande. Ved at heile traseen er universelt forma ut blir auka framkomme for alle brukargrupper.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykkelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i Ytrebygda og Fanaområdet. Kost/nytte berekning viser at nytta av prosjektet er størst dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikthar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Alle påkoplingar frå sideveggar og koplingspunkt er utbetra og siktlinjer er varetakne. Prosjektet fjernar bilkøyring og parkering der det er skoleveg. Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande fram til haldeplassar for kollektivtrafikk. Prosjektet legg også til grunn universell utforming av planfrie kryssingar og ramper. Tiltaket fører til færre syklistar i overordna vegnett som blir brukt mykje av buss og bil og betrar dermed trafikktryggleiken elles trafikk.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbyggjer Miljøloftets hovudmål om nullvekst ved at veksten i persontransporten i Bergen skal takast med kollektiv, sykkel og gonge. Prosjektet bidreg til å:-knyte fleire prioriterte fortettingsområde saman med sykkel.-leggje til rette for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir ein rask sykkelveg og fortau til og frå Rådal bydelscenter Lagunen og Bergen sør.-sikre god gang-adkomst til skular, idrettsanlegg, naboar, daglegvarehandel og kollektiv.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt, universelt og trafikksikkert tilbod for gåande fram til haldeplassar for kollektivtrafikk. Tiltaket vil gi betre framkomme for gåande og syklende og betre samanhengen i transportsystemet. Prosjektet legg til rette for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir ein effektiv sykkelveg i og gjennom området.

Samfunnsøkonomisk nytte

For delstrekning 1 er samfunnsnytta berekna til -0,37 med oppdaterte kostnader frå 2023. Dersom heile strekninga frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet inngår som er ei viktig delstrekning for å oppnå auka sykkeldel og lågare bildel i Bergen. Dette samsvarer med måla i Klimaforliket, NTP, KPA, Miljøloftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, bind saman bydelsentruma med gang-/sykkel og dessutan betrar gang- og sykkel-tilkomme til kollektivhaldeplassar, skular og idrettsplassar. Tiltaket gir også betre trafikktryggleik for skulebarn som bruker strekninga.



Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	406059

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	18 480					
Bygging	Statlege post 30-midlar						406 059
MVA							

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2027
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	2. halvår
Planstatus utdyping	Prosjektet fekk ikkje tildelt planmidlar i 2023. Planarbeid er teke opp att i 2024. Venta oversending av planforslag til Bergen kommune sommar 2026.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Avventer reguleringsplan
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdyping	Ikkje aktuelt.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2019	4. kvartal 2026	1. kvartal 2029	4. kvartal 2029	1. kvartal 2030	4. kvartal 2031	3. kvartal 2032

Gjennomføringsplan utdyping

Det er forventat at det vil ligge føre ein vedteken reguleringsplan i 2027. Prosjektet er ikkje prioritert i handlingsprogrammet 2026-2029. Mogleg oppstart prosjektering og vidare byggjearbeid kan vere eitt år etter vedteken reguleringsplan i 2027. Det er knytt stor uvissheit til kostnadstala i prosjektarket, kostnadene er baserte på eit grovt overslag på overordna plannivå (+/- 40%). Det vil bli gjennomført anslag i samband med reguleringsplanarbeidet.

Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv. 5338 Lungegårdskaien inkl. innkøyringsløyseing til Bygarasjen. Formålet med prosjektet. For betre framkomme og med dette redusere forseinkingar for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgonrushet. Tiltaket er forventa å gi stor framkommegevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgonrushet (opp mot 5-7 minutts redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarande framkommegevinst for annan trafikk, og vil derfor ikkje endre konkurranseforholdet bil/kollektiv. Tiltaket betrar framkomma for næringstransport til godsterminalen på Nygårdstangen (transport som er friteken frå nullvekstmålet). Tiltaket gir betra framkomme for personbiltransport mot sentrum i morgonrushet. Dette er i utgangspunktet i konflikt med overordna mål om nullvekst i personbiltransporten. Det er likevel ikkje mogleg å oppnå forbetringar for kollektivtransporten utan at annan transport også får betre framkomme. Gevinstane for kollektivreisande er størst (ca. 60% av personreisene som får betre framkomme er kollektivreisande, ca. 40% er bilbaserte personturar).



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket er forventa å gi stor framkommegevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgonrushet (opp mot 5-7 minutts redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarande framkommegevinst for annan trafikk, og vil derfor ikkje endre konkurranseforholdet bil/kollektiv.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket er forventa å gi stor framkommegevinst for kollektivtrafikken inn mot sentrum/Bystasjonen i morgonrushet (opp mot 5-7 minutts redusert køtid). Tiltaket vil også gi tilsvarande framkommegevinst for annan trafikk, og vil derfor ikkje endre konkurranseforholdet bil/kollektiv.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket betrar framkomma for næringstransport til gods-terminalen på Nygårdstangen (transport som er friteken frå nullvekstmålet). Tiltaket gir betra framkomme for personbiltransport mot sentrum i morgonrushet. Dette er i utgangspunktet i konflikt med overordna mål om nullvekst i personbiltransporten. Det er likevel ikkje mogleg å oppnå forbetringar for kollektivtransporten utan at annan transport også får betre framkomme. Gevinstane for kollektivreisande er størst (ca. 60% av personreisene som får betre framkomme er kollektivreisande, ca. 40% er bilbaserte personturar).
Betre trafikktryggleik?	Nei	
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Ikke relevant.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er forventa å gi svært stor samfunnsøkonomisk lønnsemd. Estimert noverdi for innsparte tidskostnader er 100-200 mill. kr. Dette må sjåast i forhold til ein anleggskostnad på anslagvis 11 mill. kr.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket samsvarer med tilrådd tiltak i Trafikkplan sentrum

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket samsvarer med tilrådd tiltak i Trafikkplan sentrum



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 13 000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	2 000	11 000				
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Byggherreoverslag. Endra feltbruk. Det skal ikkje gravast i bakken.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Prosjektet er eitt av fleire tiltak for endra feltbruk som kan gi betre framkomme for kollektivtrafikken og trafikkavviklinga samla sett inn mot Bergen sentrum.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Bygging vil skje innenfor tilgjengelig trafikkareal.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikke relevant.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping Ikke relevant.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2020	4. kvartal 2020			1. kvartal 2025	2. kvartal 2025	1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	4. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

Etablering av ny feltinndeling utføres i 2026. Strekningen er vedtatt omklassifisert til fylkesveg. Det er ventet at omklassifisering blir effektivert etter at prosjektet er gjennomført.



Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Hovudmålet er å etablere en mer trafikksikker løsning for tilkomst til Tennebekk næringsområde. Dagens løsning er utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for sykkeltrafikk som krysser tilkomsten, da det er høy andel lange kjøretøy til næringsområdet. Punktet er et av ulykkespunktene i Bergen der det bl.a. har skjedd alvorlig sykkelulykke. Området er krevende å forbedre på grunn av terrenget og dagens interne vegsystem og bygninger i næringsområdet. I pågående reguleringsplanarbeid er det vurdert at beste løsning er å legge ny tilkomst direkte fra rundkjøringa, slik at denne får 4 armer. Eksisterende tilkomst blir stengt, og her blir det etablert busslomme.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det forventes bedret trafikkavvikling som følge av flytta avkjørsel. Dette vil bidra til noe redusert reisetid for kollektivtrafikk på strekningen. I tillegg får syklende og gåande separat anlegg på strekninga. Ny busslomme gir betre tilkomst til Kanadaskogen med buss.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Se svar over.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Kollektivtilbodet får betre heilheit ved at det kjem ei ny busslomme (som har mangla i tilbodet i dag). Tilbodet til syklende og gåande vert meir oversiktleg og separert over ei lenger strekning. I tillegg blir avkjørsla meir oversiktleg ved at den blir flytta til rundkjøringa. Tiltaket vil gi ei videreføring av tilbodet for gåande og syklende som vart bygd i tilknytning til Ringveg vest.

Betere trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket forbedrer et ulykkespunkt. Mjuke trafikantar kryssar tilkomsten på ein meir oversiktleg plass, samtidig som sykkelveggen er trekt 5 m inn i krysset. Ved å flytte tilkomsten vert det mindre sjanse for påkøyringsulykker i køyrevegen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	I noko grad ved at det blir meir tilrettelagt for å ta buss til området.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi, da dette er registrert som et ulykkespunkt og det vil bidra til at flere velger å gå og sykle i området, men det foreligger ingen beregninger på lønnsomheten.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 89 000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar		500	5 000	6 000	40 000	37 500
MVA							

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt. Estimert er usikkert, da løsningsene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan i desember 2025 og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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

Tiltaket er selvstendig, men ligg ikkje langt frå Bjørndalsbakken bro og vil bidra til eit meir heilskapeleg tilbod for mjuke trafikantar i området.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Formelt vedtak om oppstart på plan august 2021. Estimert overlevering av planframlegg til 1. gongs handsaming i 2026. Håp om endeleg planvedtak i 2027.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

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

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

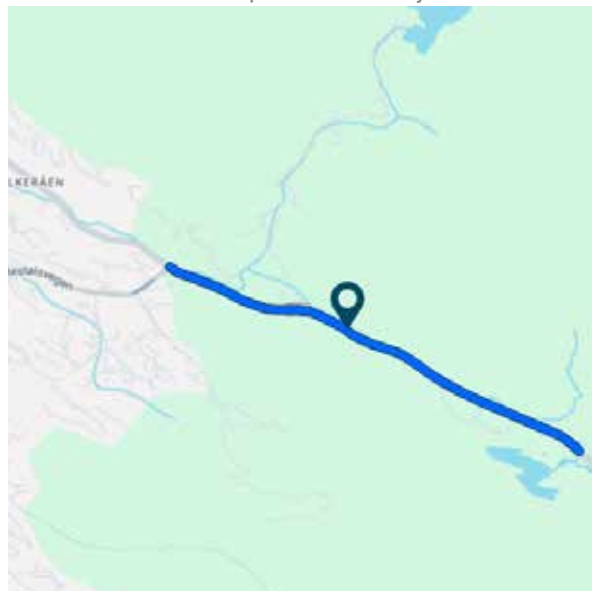
Gjennomføringsplan utdjuping

Estimert overlevering av planframlegg til 1. gongs handsaming i 2026. Estimert vedtak av reguleringsplan i 2027. Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedtatt. oppstart bygging tidlegast i 2028, sluttoppgjør 2029/30.



Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Hovedmålet med tiltaket er å legge bedre til rette for trygg og god framkomst for mjuke trafikantar langs Salhusvegen. Området er under utvikling som næringsområde, og behovet for tilbud til mjuke trafikantar aukar på grunn av utbygginga. Det skal byggjast sykkelveg med fortau på sørvestsida langs Salhusvegen mellom Ulsetstemma og Slettestølsvegen. Strekinga er om lag 2 km lang. Eksisterande køyreveg med tilhøyrande kryss, avkjørslar og holdeplassar skal også utbetrast. Total breidde for gang- og sykkelvegen er 4,5 meter inkludert skulder. Det er planlagt fem busslommer etter utbetningsstandard. Prosjektoptimalisering pågår som del av ferdigstilling av planforslag.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det manglar tilbud til mjuke trafikantar på strekninga. Nytt tilbud vil difor gjere framkomsten betre for desse trafikantgruppene på strekninga.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet er ei forlenging av gang- og sykkelvegprosjektet på søraustre del av Salhusvegen. Strekingen koplur Ulset vest og Toppeområdet (område med tett busetnad) saman med Åsane sentrale deler.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Strekingar har ikkje eige tilbud til gåande og syklende i dag. Tiltaket gjer det tryggare å ferdist på strekninga som mjuke trafikant og for kollektivreisande til og frå haldeplassar.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga er rekna til om lag 300 syklende pr døgn, det meste knytt til arbeidsreiser. Behovet er i stor grad vurdert å vere knytt til lokaltrafikk/arbeidsreiser lokalt i Åsane, og til ein viss grad arbeidsreiser til andre bydelar, og transportsyklistar frå Alver kommune. Det er få som har denne strekninga som skuleveg.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket betrar framkomsten for kollektivtrafikk ved å utbetre vegen og haldeplassane, i tillegg til at det vert gode tilkomstar til haldeplassane. Trafikktryggleiken vert betra ved at mjuke trafikantar får eit godt utforma vegnett å ferdast



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 147800

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			2 000	10 400	41 400	94 000
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan; Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med grunnlag i reguleringsplanforslag. Kostnaden var da reikna til 176,9 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget etter dette. Det vart gjennomført eit forenkla anslag i samband med rulleringen 2026-2029. Ved årsskiftet 2025/2026 skal det gjøres nytt anslag etter at det er utført ei avgrensa høring i samband med ferdigstilling av planforslag. Det vil takast byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før eventuell realisering av tiltaket. Kostnadsestimat er usikre til denne vurderingen ligg føre. Privat næringsvirksomhet med rekkefølgekrav knyttet til seg på strekningen bidrar med anleggsbidrag. Dette vil detaljeres ved senere rulleringer av handlingsprogrammet. Det kan være aktuelt å dele tiltaket i byggetrinn. Der første trinn vil være fra påkobling eksisterende tilbud og fram til industriområdet. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026/2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjujing

Det vart varsla formell planoppstart november 2018. Planutkast er oversendt Bergen kommune 26.10.2021. Bergen kommune fatta vedtak om utlegging til offentlig ettersyn 16.06.2022. Planutkastet skal på avgrensa høyring årsskiftet 2025/ 2026. Reguleringsplanarbeidet held fram, prosjektoptimalisering skjer som del av ferdigstilling av planforslag. Estimert planvedtak i 2026/2027.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing

Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing

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

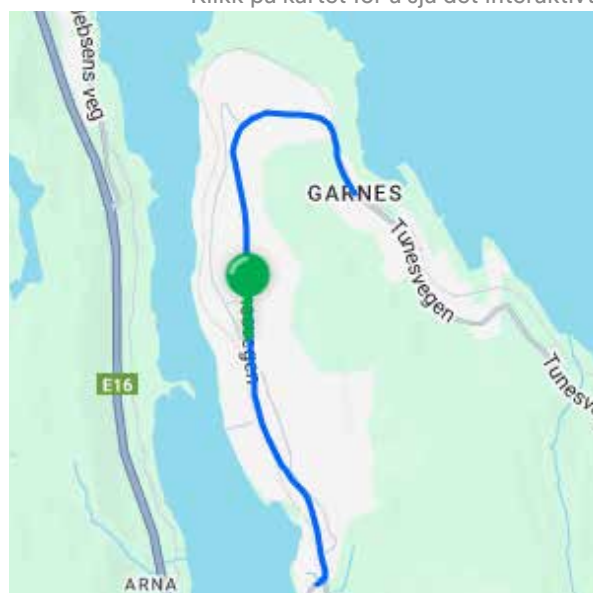
Gjennomføringsplan utdjujing

Tentativt: Oppstart prosjektering tidlegast frå 2027.



Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Hovudformålet med prosjektet er å gjere det betre og tryggare for mjuke trafikantar å ferdast langs Garnesvegen, frå Bommane i Indre Arna til Garnes. Strekninga er 3,2 km. Det manglar tilbod til mjuke trafikantar på store delar av strekninga. Dagens veg er smal, 5-7 meter, og går gjennom etablerte byggjeområde i bratt terreng. Sentralt i området ligg Garnes barneskule, Garnes ungdomsskule og Arna vidaregåande skule. Behovet for tilbod til mjuke trafikantar er i stor grad vurdert å vere knytt til lokaltrafikk/skuleveg. Statens vegvesen utarbeida eit planforslag med sykkelveg med fortrau, som låg til offentleg ettersyn i 2019. Høyringa, merknadshandsaming og kostnadvurdering synte behov for redusert omfang av planlagde tiltak. Fylkeskommunen overtok planforslaget i 2021 og har lagt til grunn endra føresetnadar for planarbeidet. Det har blitt gjennomført eit forprosjekt (ferdig august 22) med gjennomgang av planforslaget. Tilrådinga er at det blir etablert eit smalare gatetverrsnitt, med redusert fartsgrense, og med tosidig fortau til skuleområdet, og einssidig fortau vidare til krysset ved Rasmusvegen. Det er tilrådd at heile strekninga bør regulerast og byggast, men det er skissert ei mogleg etappevis utbygging, der strekninga Bommane-skuleområdet bør byggast ut først. Det vert behov for ny planoppstart pga endra måloppnåing og løysingar i prosjektet.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Strekninga er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar i dag, og ferdsel skjer stort sett på lokale vegar med meir høgdeskilnadar og lengre avstandar. Strekninga vil bli ein snarveg mellom skuleområda og Indre Arna.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Same grunngeving som over.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, dette tilbodet vil gi betre samanheng for gåande mellom Garnes og Indre Arna. Tiltaket vil også gi noko betre samanheng for syklande i ei gate meir tilpassa blanda trafikk (lågare fartsnivå), og på fortau for dei som vel å nytte dette.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Eige tilbod for gåande, redusert fartsnivå og oppgradering av gata med betre belysning og tryggare kryssingspunkt vil betre trafikktryggleiken, særleg for mjuke trafikantar. I tillegg blir det tryggare tilkomst til haldeplassar.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Til ein viss grad. Knyter byutviklingsområde til sentrum.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik, lågare fart, og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekinga er rekna til om lag 300 syklande pr døgn, reiser knytt til skule, fritid og arbeid.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Redusere tal trafikkulukker – 0-visjonen. Fleire skal gå og sykle – NTP og RTP God måloppnåing på Gåstrategi for Bergen. Delvis måloppnåing for. Sykkelstrategi for Bergen, ved at løysingane er sykling i blanda trafikk men med lågare fartsnivå enn i dag. Fortetting i KPA2018, Områdeplanar for Indre Arna og Storanestet. Prosjektet forbedrar dagens situasjon for mjuke trafikantar.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket betrar framkomsten for kollektivtrafikk ved å utbetre vegen og haldeplassane, i tillegg til at det vert gode tilkomst til haldeplassane. Trafikktryggleiken vert betra ved at mjuke trafikantar får eit godt utforma vegnett å ferdast på, særleg knytt opp mot skule, då det ligg tre skular tett på Garnes



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Heile det opprinnelige prosjektet er i 2017 kostnadsrekna til 504 mill.kr. i Anslag (P50 kostnad). Statens vegvesen si tilråding om å avgrense prosjektet til 1. byggetrinn «Bomma» – kryss Øvre Seimsmark, er rekna til P50 kostnad 400,57 mill. 2017 kr. Kostnader i redusert prosjekt blir vurdert av fylkeskommunen. Det vil måtte gjennomførast nytt anslag i samband med ein eventuell ny reguleringsplan. Ny plan er framleis ikkje starta opp. Det er ikkje lagt inn tall ved denne rulleringa av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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

Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Gjennomgang av planforslag/ forprosjekt var ferdig i 2022 og avdekket behov for at det vert meldt oppstart av reguleringsplan på nytt. Opphavsplan er formelt avslutta.

Status grunnerverv Ikkje avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikkje relevant pt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Ikkje relevant pt.

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

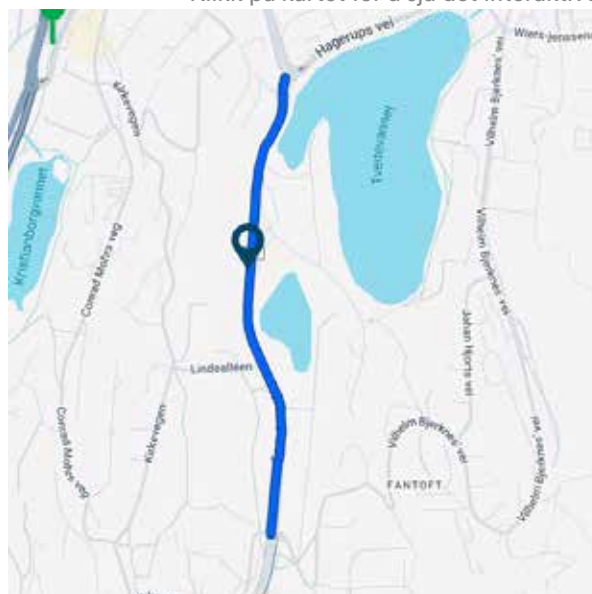
Gjennomføringsplan utdjuping

Ved tidspunkt for innlevering av prosjektark ligg det ikkje føre planmidlar i det fylkeskommunale budsjettet til oppstart av ny reguleringsplan i 2026, men Hovudutval for samferdsel og mobilitet har fattet slikt vedtak: "Hovudutval for samferdsel og mobilitet ser behov for planmidlar til planlegging av tiltak Fv. 5354 Arna-Garnes, Garnesvegen Bommane–Rasmusvegen (Bergen), og ønskjer å prioritere dette. Vi vil komme tilbake til finansiering i budsjett for 2026". Tiltaket må vurderast på nytt ved framtidige rulleringar av handlingsprogrammet.



Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Målet med prosjektet er å etablere eit attraktivt tilbod til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekinga har i dag mangelfullt tilbod med blanda gang- og sykkelveg, som tidvis skiftar side. Prosjektet omfattar bygging av til saman vel 1,6 km sykkelveg med fortau. Vel 1,4 km på austsida av Storetveitvegen mellom Hagerups vei og Fantoftkrysset vidare forbi Storetveit skule og i tillegg 150 m langs Fantoftvegen. Det blir også bygd ca 130 meter fortau mot Storetveit skule/Kirkeveien. Det blir etablert lysregulert kryssing av Storetveitvegen 200 m sør for Fantoftkrysset. Sideskyving av rundkøring ved Hagerups vei. Reduksjon av fartsgrense og vegbreidde inngår i planforslaget. Fartsgrensa blir truleg redusert til 40 km/t.(dimensjonert for, og likt resten av området).



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gåande og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Gåande og syklende får separate anlegg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Same grunn som over.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, separat nett for gåande og syklende blir utbedra og gir betre heilheit i det konkrete området, men ein er avhengig av å få bygd ut strekinga ned til Minde Allé for å få god måloppnåing av tiltaket.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Strekninga har dårleg tilbod i dag, med smal felles gang- og sykkelveg. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygghettsøkande.
--	----	--

Samfunnsøkonomisk nytte

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med svært høgt potensiale for syklande (1000-2000 pr døgn). Vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel og gange. Tiltaket vert rekna å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomheit, men dette er avhengig av at tilbodet til mjuke trafikantar også vert betra nord i Storetveitvegen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsa og auka trafikktryggleik.

Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	305300

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		4 000	10 000	18 000		
Bygging	Statlege post 30-midlar				3 000	15 000	203 950
MVA	Fylkeskommunale midlar				570	2 850	47 930

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen har utført anslag på reguleringsplanen og dette tilseier 295 mill 2025 kr. Det vil utførast byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen ligg føre. Det er utført prosjektoptimalisering og kostnadsreducerande grep i samband med ferdigstilling av reguleringsplan.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Det må vurderast i prosjekteringsfasen.

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Planforslag er oversendt kommunen frå statens vegvesen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader i 2022 avdekka trong for justering av planforslag. Planen vart delt i to i 2024 etter initiativ frå fylkeskommunen for å optimalisere framdrift. I oktober 2025 er framlegg til reguleringsplanoverlevert til slutthandsaming i Bergen kommune. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Grunnerverv vil starte når vedtak på reguleringsplan ligg føre.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Grunnboringer er gjort. Det er utarbeidet geotekniske rapporter.

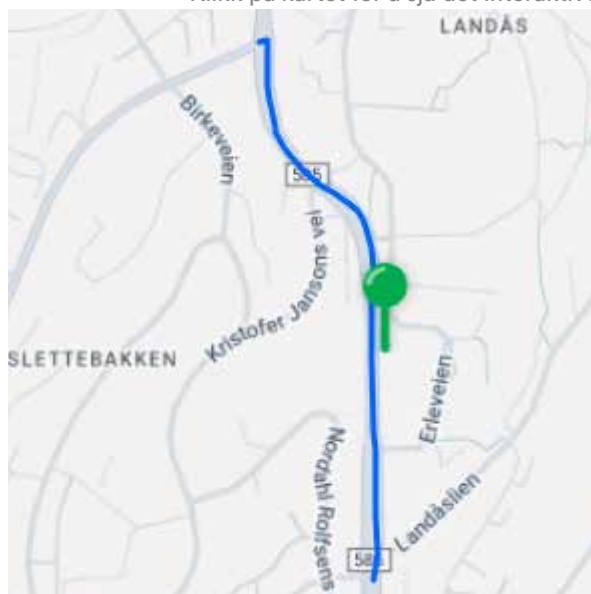
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart det ligg føre vedtak på reguleringsplanen. Tentativ framdrift: prosjektering og grunnerverv frå 2026. Godgjenning av konstruksjonar i Vegdirektoratet vil kunne verke inn på framdrifta. Sluttoppgjer truleg 2031/2032

Nattlandsveien, Wiers-Jenssens vei -Hagerupsvei

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekninga inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune og er ei viktig lenke i vegnettet både for syklande, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt. Strekninga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Bussane på strekninga blir tidvis forseinka av kø, særleg inn mot lyskrysset ved Hagerups vei. Kollektivhaldeplassane på strekninga ligg tett, og fleire har behov for utbetring og eventuell ny lokalisering. Det er naudsynt å få utbeta strekninga for å nå målsetjingar om auka tal gåande, syklande og kollektivreisande i området. Tiltaket omfatter oppgradering av fv585 Nattlandsveien frå Hagerups vei til Mannsverk (inkludert krysset med Wier-Jenssens vei). Det blir behov for oppgradering av heile gata, med sykkelfelt, fortau og mogleg kollektivfelt frå Landåstorget til Hagerups vei. Strekninga er om lag 900 m, og er første etappe av utbygging i Nattlandveien. For å få eit einsarta system for syklande er det viktig å få planlagt heile strekninga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår. Prosjektet inkluderer også sykkelfelt langs Hagerups vei frå Nattlandsveien til Birkeveien.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg, og mindre konflikt med andre trafikantar. Dette gjer anlegget meir effektivt. Tiltaket vil gi bedre framkommelighet og innkorta køyretid for kollektivtrafikken på strekninga.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.

Betre trafikktryggleik? Ja Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.

Redusere behovet for personbil-reiser ved effektiv arealutnytting? Nei

Færre personbilreiser på andre måtar? Nei Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med høgt potensiale for syklende (rundt 1000 pr døgn). Det vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel, gange og kollektiv. Tiltaket vert rekna å ha god måloppnåing med omsyn til samfunnsøkonomi.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden i søndre del av Nattlandsveien, Mannsverk og Landås. Strekingen ligg innanfor ytre fortettingssone og byfortettingssone i KPA. Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Prosjektet er i tråd med gjeldande strategi for kollektiv.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 219600

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			3 000	10 000	8 000	
Bygging	Statlege post 30-midlar					20 000	146 900
MVA	Fylkeskommunale midlar					3 800	27 900

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnadane for gjennomføring av tiltaket er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan for Storetveitvegen -Minde Alle' fra oktober 2023. Desse kostnadane er truleg høge, men er det beste estimatet vi har pt. Kostnadane for strekninga er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan for tiltaket i samband med ferdigstilling av plan og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Merk:I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Ikke vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Forprosjekt vart gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare regulering. Det er gjennomført oppstartsmøte og det vert meldt formell oppstart på reguleringsplan hausten 2023. Arbeid med utarbeiding av planutkast vil halde fram i 2026. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Det er gjennomført undersøkelse med georadar på streknin-gen.

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

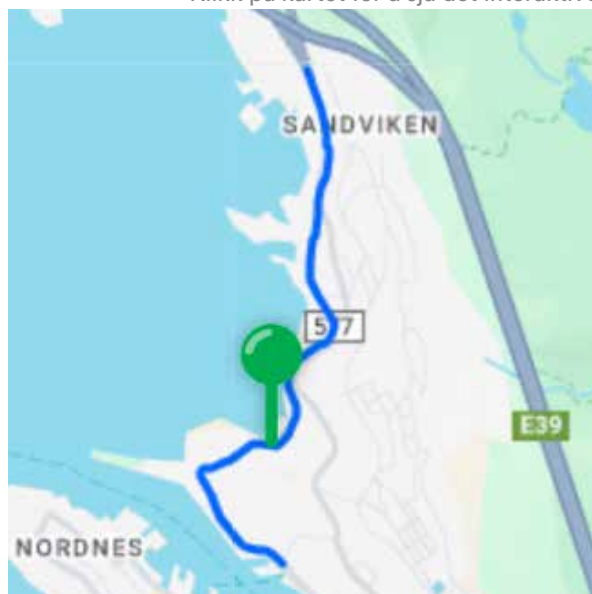
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: . Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027. Prosjektering tidligst fra hausten 2027. Tidligst oppstart bygging frå 2029. Vlfk vil starte prosjektering så snart reguleringsplan er vedteke.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken – Glass Knag

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Parsellen går frå Bradbenken via Sandvikstorget til Glass Knag og bind saman sykkeltilbodet frå sentrum nordover retning Åsane. Prosjektet ligg i hovudsak langs fylkesveg og litt langs E39 heilt i nord før Munkebotstunnelen, men sykkelruta er eit erstatningstilbod for Fløyfjellstunnelen og dermed eit riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også eit godt tilbod til gåande og dessutan kollektivfelt. På strekinga mellom Bradbenken og kryss med Sandviksvegen blir etablert sykkelveg. Prosjektet skal bidra til auka trafikktryggleik for alle trafikantgrupper på strekinga og betre situasjonen for syklistar og gåande med skilt tilbod. Det skal også skape trafikksikre kryssingspunkt og redusere ulykkesfrekvens, og dessutan betre framkomme for kollektivtrafikk i Gjensidigekrysset.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det blir samanhengande sykkelveg frå Bradbenken til Glass Knag. I dag er det sykkelfelt på delar av strekinga. Ved Sandvikstorget skal det etablerast ein signalregulert sykkelkryssing som sikrar trygg kryssing av fylkesvegen. Dagens sykkelfelt mot nord stansar etter Gjensidigekrysset, utan at det er nokon tilrettelagde kryssing.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det blir lagt til rette med sykkelveg som er delt frå trafikken, noko som medfører at tiltaket vil kjennast tryggare og det vil bli meir attraktivt å sykle på strekinga.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Fysisk skilje mellom køyrande og syklistar, tilrettelagd sykkelkryssing, signalregulering av Gjensidigekrysset.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å leggje til rette med eigen sykkelveg og lysregulering av det ulykkesbelasta Gjensidigekrysset, sikrast det ei trygg framkomme, noko som igjen vil medføre at fleire velje sykkel som framkomstmiddel.
--	----	---

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er ikkje berekna, men legg til rette for betre forhold for syklende og kollektiv og vil bidra å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaket blir rekna for å ha god måloppnåing når det gjeld samfunnsøkonomi med høg nytte basert på forventa auka talet på syklende og auka trafikktryggleik og tryggleikskjensle.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er forankra i det overordna målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket er hovudrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i sykkelstrategi for perioden 2020-2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafiksikkert tilbod for syklende, i tillegg til at tiltaket betrar trafikktryggleiken elles køyretrafikk, og betrar forholda for kollektiv. Fleire nye røyr blir etablerte under E39/Fv577 som del av Bergen kommunes arbeidar med flaum,- og overvannsproblematik i området.



Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 227 800

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	220 100		7 700			
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Prosjektet er i anleggsfase. Eksternt tilskot er venta rekvirert i 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Prosjektet er ein del av E39 sykkelstamveg Bergen, delstrekning 6bc, og bind saman sykkeltilbodet mellom Glass Knag i nord, og Bradbenken i sør. Sykkeltilbodet nord og sør for parsellen blir bygd ut saman med bybaneutbygginga mot Åsane.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping	Ikkje aktuelt
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	Nødvendige grunnavtalar er på plass.
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdjuping	Entreprisen ble lyst ut juni 2023. Prekvalifisering, evaluering av tilbud og forhandlinger høsten 2023.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2021	4. kvartal 2022	2. kvartal 2024	4. kvartal 2026	4. kvartal 2026

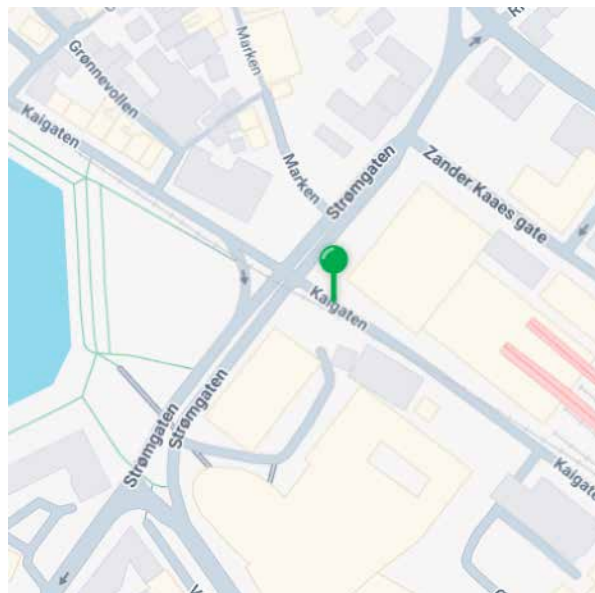
Gjennomføringsplan utdjuping

Bygginga av prosjektet starta i april 2024. Delstrekninga frå Bradbenken til Sandvikstorget skal vere ferdig sommaren 2025, medan den nordlege delstrekninga frå Sandvikstorget til Glass Knag skal vere ferdig sommaren 2026. Pr. oktober 2025 er prosjektet om lag eit halvår forsinka, grunna ein del utfordringar på strekninga Gjensidigekrysset-Reperbanen. Det pågår også forhandlingar med OBOS om gjennomføring av strekninga forbi Kristianholm, som er kring 300 meter lang. Dersom dette blir noko av, vil det gi auka måloppnåing då det ellers ikkje vil være nok areal til å kunne bygge fullverdig sykkelveg med fortau på denne strekninga. Delstrekning 6b frå Bradbenken til Sandvikstorget, som er kring 1,5 km lang, blei ferdigstilt og overlevert til vegeigar i oktober 2025.



Nonneseter

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Etablering av nye gangakser, torgareal og utviding av haldeplassareal og fortau på Nonneseter for å betre framkomst for mjuke trafikantar i området. Prosjektet omfattar riving av Sølvvarefabrikken og tilhørande leilighetsbygg og opparbeiding av området til torg med nytt tilgjengeleg areal for mjuke trafikantar. Optimalisering av kollektivhaldeplass og areal til mjuke trafikantar ved bruk av "shared space". Tiltaket er eit kompromiss mellom mange faginstansar. Det har vore tett samhandling mellom lokale, regionale myndigheter og fortidsminneforeningen for å finne fram til eit realiserbart konsept. Det er vesentlig å få fram at tiltaket ikkje ville vore mogleg utan at Riksantikvaren hadde gitt tilslutnad både til endeleg løysing for området og til metode for riving av bygningane. Merk: Det er ein føresetnad for riving og opparbeiding av nytt byrom at kulturminna Tårnfoten, Korkapellet og grunnen i området skal takesat i vare på ein god måte. I dette ligg behovet for nøye avveining og grunngiving mellom behov for utvida plass for mjuke trafikantgrupper og omsynet til freda bygrunn, der det frå tidlegare utgraving er kunnskap om at det ligg kulturminner. Dette gjeld spesielt mellom Tårnfoten og haldeplassen. Tiltaket som her realiserast er det som det vil vere mogleg å få aksept for.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	I noko grad vil prosjektet kunne føre til redusert reisetid for mjuke trafikantar, som vil få ein meir framkommeleg passasje ved haldeplassen på Nonneseter. Det etablerast nye gangakser, trapper og rampe. Strekningen er i dag ein flaskehals i sykkelnettet. Dette vil betrast noko ved at det blir meir tilgjengeleg areal for alle. Ved økt tilrettelegging for syklende i Bergensdalensom følge av kommende prosjekt, vil dette snittet fremstå som en stadig større flaskehals det vil være viktig å få gjort noe med.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet har store fordeler for miljøvennleg transport som heilskap. Området er svært trangt i dag, og gir redusert framkomst for alle dei miljøvennlege transportformene. Å utvide fortausareal og opparbeide med dekke som er egna for sykling på gåande sine premisser vurderast som den beste løysinga totalt sett for fotgjengarar, syklistar og kollektivreisande. Dette kan betre ei kopling frå sykkeltilbodet ved Lungegårdskaien til målpunkt i denne delen av sentrum, samtidig som ein sikrar større areal til gåande og kollektivreisande på haldeplassen og til/frå holdeplassen.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Området blir opna opp og bidreg til betre tilrettelegging for gåande og syklende, og vil gi betre heilskap mellom Nonneseter, jernbanestasjonen og busstasjonen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Det vert meir plass for mjuke trafikantar når Sølvvaren og leilighetsbygg er reve, og leskur er flytta lengre sørover. Det vert fleire aksar til å fordele gangmønster. Området vert opna opp og tilrettelagt for mjuke trafikantar. Det blir betre plass og sikt ved haldeplass. Det er gjennomført RAMS som del av tiltaket. Det vert lagt varmekablar som sikrer at tilgjengeleg areal vert oppretthaldt om vinteren.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?

Færre personbilreiser på andre måtar?

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Haldeplassen blir enda meir sentral når det vert sett drift på Bybanen BT5. Nonneseter vert mest sannsynlig den eineste haldeplassen som tjener alle linjene, slik den gjør med linje 1 til Flesland og linje 2 til Fyllingsdalen i dag.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	67500

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	10 000	31 000	24 300	2 000		
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Erfaringstall, ma. antikvariske myndigheiter. Det er satt av noe til usikkerhet. Kommunen har bidrege til prosjektet gjennom kjøp og avvikling av Kaigaten-selskapene . Opparbeiding av arealet etter riving, utover det som er avsett som en del av Miljøløftet, bæres av Bergen kommune. Tall for 2025 er basert på siste oppdaterte prognose, tall for 2026 tilsvarer løyving over fylkesbudsjettet. Periodisering over årene justeres i takt med fremdrift. Kostnadsbelastning er estimert å komme tidlegere enn det som her ligg inne.(Fortidsminneforeningen finansierer opprusting av klosterruinene, og tiltak på disse. Dette er kostnader som ikkje inngår i tiltaket).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Tiltaket realiserast etter gjeldande plan. Reguleringsplan frå 2003. Sølvsfabrikken er regulert reve, og området regulert til torg. Det er føringar for kulturminne og sikringssone rundt kulturminna. Reguleringsplanen forutsetter å vise middelalderens klosteranlegg, og å skape et stemningsfullt, kontemplativt byrom som en verdig ramme rundt de viktige kulturminnene fra middelalderen.

Status grunnerverv

Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping

Avklarast mellom eigarar som resultat av godkjend løysing. Det er avklart at dokumentasjon på at eiendomsgrensen er klarlagt ved oppmålingsforretning foretas i forbindelse med ferdigattest.

Forberedande arbeid

Detaljprosjektering ferdig

Forberedende arbeid utdjuping

Det er gitt rammetillatelse til: • Riving av Sølvvarefabrikken og nabobygg, samt murer og trapper. • Etablering av nytt byrom m/oppgradering av landskapsarealer ved Nonneseterbybanestopp. Riksantikvaren har fatta vedtak om dispensasjon fra kulturminneloven § 8 for inngrep i fredet bygrunn, jf. pbl § 21-5 Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan for forurenset grunn er utarbeidet VA-rammeplan er godkjent. Kommunen har gitt IG for riving av sølvvarefabrikken og tilknyttet treskur og servicebygning, jf. plan- og bygningsloven § 21-4.

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

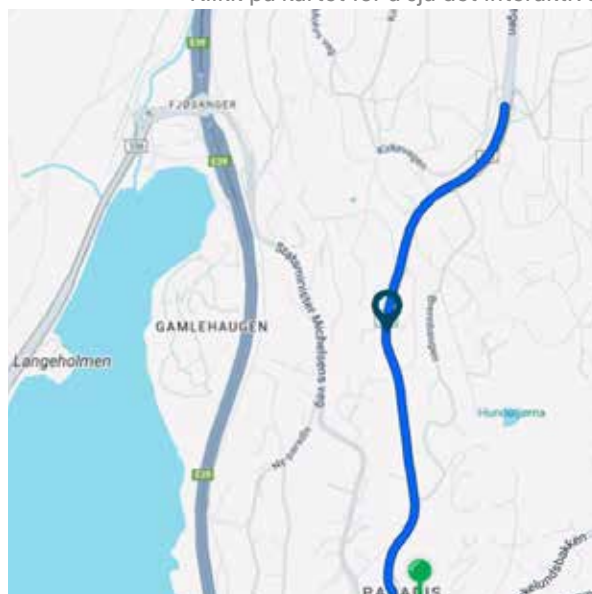
Gjennomføringsplan utdjuping

Forberedende arbeider, involvering av vernemyndigheter/sentrale aktører 2024/2025. Søknader, prosjektering i 2025. Tentativ fremdrift: Rivingsarbeider starter vil pågå frå vinter/vår 2026 -tidleg haust 2026 Oppbygging nytt byrom august 2026 -vinter 2027. Framleis ei viss risiko knytt til prosjektet, men dette vert vurdert handterbart.



Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Målet med prosjektet er å forbetre tilbodet til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. Strekninga har i dag mangelfullt tilbod. Strekninga ligg i utbyggings fase 2 i sykkelstrategi for Bergen. Prosjektet omfattar bygging av til saman 1km sykkelveg med fortau. Løysinga vil bli vurdert i det vidare arbeidet med reguleringsplanen. Prosjektet er komplekst.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gåande og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Same grunn som over.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Same grunn som over.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Betre og ryddigare situasjon for mjuke trafikantar. Mogleg redusert fart på harde trafikantar.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er forankra i sykkelstrategien utbyggingsfase 2.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Planforslag vart oversendt kommunen frå statens vegvesen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader i 2022 avdekka trong for justering av planforslag. Fylkeskommunen tok initiativ i 2023 for å dele pågåande reguleringsplan i to deler, for å kunne få ein betre framdrift på den delen som omfattar strekningen frå Hagerupsvei - til Storetveit skole/ Fantoft. Fylkeskommunen tok dette grepet, da dagens planforslag på strekninga mellom Storetveit Skole – Paradis har mellom anna store utfordringar knytt til planen sin verking på kulturmiljø. Det er uvisst når det kan ligge føre eit vedtak på reguleringsplan på strekninga.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

ikkje relevant pt.

Forberedande arbeid

Ikke aktuelt

Forberedende arbeid utdjuping

Ikkje relevant pt.

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

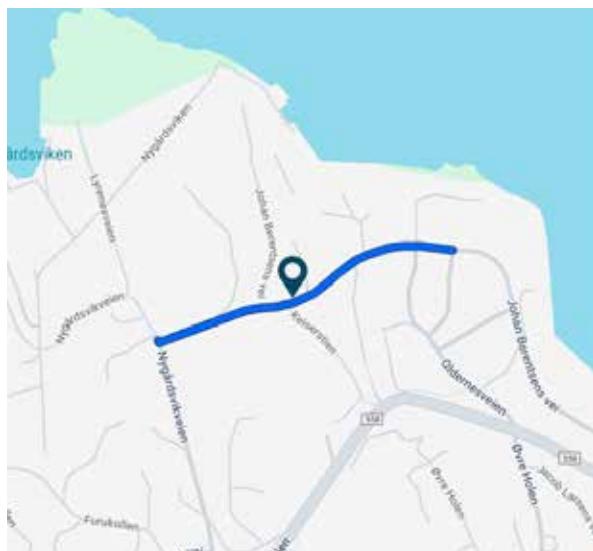
Gjennomføringsplan utdjuping

Det er uvist når det kan ligge føre eit vedtak på reguleringsplan på denne strekninga. Prosjektering og grunnnerverv kan starte når det ligg føre vedteken plan om tiltaket vert prioritert med midlar til realisering.

Johan Berentsens vei - etablering av fortau

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Veigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektets hovedmål er å gjøre området trafikksikkert for myke trafikanter ved å etablere fortau. Pr i dag må myke trafikanter benytte vegbanen.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Fortau vil etableres med en bredde på 2,5 meter.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir myke trafikanter ett trafikksikkert alternativ.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikksikkerhet er hovedformålet med prosjektet.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Fortauet vil gi myke trafikanter ett reelt tilbud. Det er tett bebyggelse i område og gange avstandene er overkommelige.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det vil være tryggere å gå til ulike målpunkt for eksempel skolen. Trolig vil flere foreldre da slippe å bruke bil for å kjøre barn på skolen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Styringsramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 71400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	3 592					
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	5 434					
Bygging	Statlege post 30-midlar		18 100	18 737	9 418		
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	2 090	4 525	4 684	2 354		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det ble i august 2025 gjennomført en ekstern usikkerhetsanalyse på ferdig utarbeidet byggeplan. Dette er gjort for å kvalitetssikre tidligere byggherreoverslag. Kostnader til regulering, grunnnerv og prosjektering har til nå påløpt til ca 14,5 mill kr inkl mva. Dette er dekket av kommunale midler. Ytterligere utgifter til prosjektering, byggherrekostnader og entrepris er kostnadsvurdert til 56,0 mill kr.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

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

Status grunnnerv

Avklart

Status grunnnerv utdyping

Grunnnervet ble avsluttet i oktober 2023 og eiendommene er tiltrådd.

Forberedande arbeid

Detaljprosjektering ferdig

Forberedende arbeid utdyping

Tekniske planer er godkjent. Utlysning av entreprise planlegges gjennomført Q1 2026.

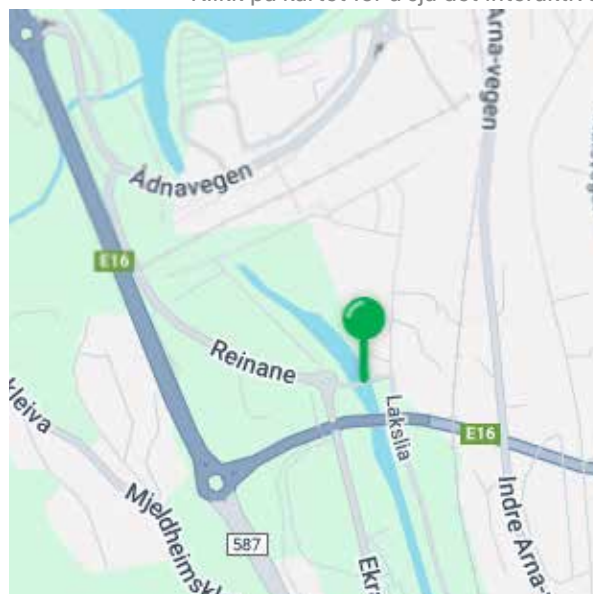
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2016	1. kvartal 2019	1. kvartal 2021	4. kvartal 2025	3. kvartal 2026	2. kvartal 2028	

Gjennomføringsplan utdyping

Det er gjennomført detaljerte grunnundersøkelser og eksternt kostnadsanslag i 2025. Prosjekterings materiale er godkjent av egen veiforvaltning. Rammetillatelse ble levert inn medio oktober 2025 og vil være på plass medio februar 2026. Gjennomførings vedtak er under utarbeidelse.

KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Midlertidig GS-bro over Storelva i Indre Arna ble fjernet i 2023. Broen har fungert som snarvei for gående og syklende under utbygging av Bergenesbanen i Indre Arna v/ Banenor. Kvaliteten på broen var ikke god nok til at broen kunne overtas til drift og vedlikehold av Bergen kommune. Dagens kjørebros er også av svært dårlig forfatning, og må trolig skiftes ut innen kort tid. Innbyggere har varslet at det nå er en utrygg skoleveg, hvor skolebarn må dele et smalt snitt med kjørende. Eksisterende bro har bredde tilsvarende ett kjørefelt, og her må alle trafikantgruppene dele plassen. Strekningen inngår i off. utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Prosjektet inkluderer å erstatte dagens kjørebros emd ett kjørefelt til en ny bro på eksisterende posisjon. Broens tverrsitt vil da være ett kjørefelt og en gang- og sykkelveg. Med årsak i mindre justeringer på eksisterende posisjon forventes dette å kunne etableres ved byggesak med dispensasjon.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende i dag. Alternativet til kryssing over ny bro er 9 minutters omvei rundt Reiane v/ Arna stasjon. Denne veien er verken tilrettelagt for gående eller syklende, og medfører passering over større parkeringsplass.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	I dag må kjørebros med ett kjørefelt dels mellom gående, syklende og kjørende. Det er ikke plass til å etablere avgrenset areal for gående og syklende på eksisterende bro. Dersom broen ikke erstattes når levetiden er slutt, vil dette medføre omkjøring for gående, syklende og kjørende.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ved rundkjøring på vest-siden av Storelva er det i dag etablert GS-veg. Etablering av bro kombinert med GS-veg i Lakslia vil gi sammenhengende nett for gående og syklende øst og vest for Storelva.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Gående og syklende får separat, fysisk adskilt felt til å ferdes på over elven. I dag må en enten krysse kjørebros (ett felt) eller parkeringsplass for å passere øst/vest for Storelva.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Utrygg skolevei kan resultere i at flere foreldre velger å kjøre barna til skolen. Ved å kombinere bro over Lakslia med omklassifisering av kommunal veg Lakslia vil det bli en betydelig fordel å gå og sykle fremfor personbilreiser. Tilbakemelding fra beboere tilsier at barn blir kjørt fremfor å gå fordi broens utforming i dag er utrygg.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Områdeplan Indre Arna er avsluttet. Gjeldende reguleringsplan er trolig tilstrekkelig for etablering av ny bro.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 30000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			10 000	20 000		
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet			2 500	5 000		

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Det antas en byggekostnad på 30 mill eks. MVA på nåværende tidspunkt. Det forventes å lys ut til totalentreprise.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Omreguler fra kjøreveg til GS veg av Lakslia vil trolig øke tryggheten i stor nok grad til at myke trafikanter vil bruke strekningen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 1. halvår

Planstatus utdjujing Områderegulering Indre Arna er avsluttet. Prosjektet forventes å etableres på byggesak inkl. eventeut dispensasjon.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing Offentlig eiendom på begge sider av broen.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
2. kvartal 2025	4. kvartal 2026			1. kvartal 2027	4. kvartal 2028	3. kvartal 2027	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

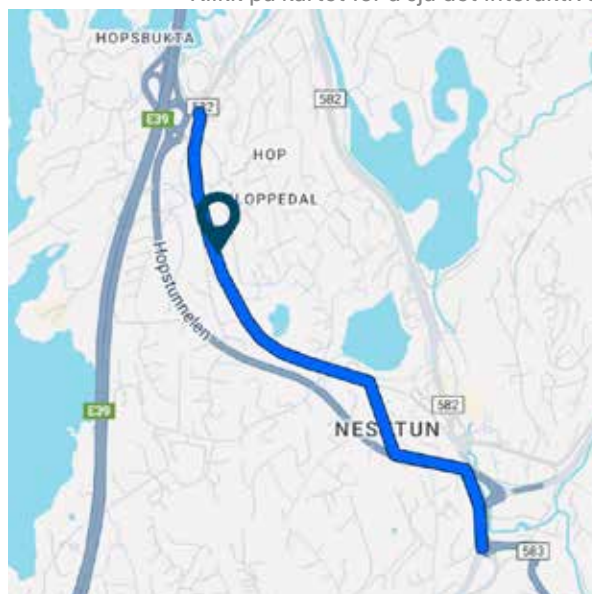
Gjennomføringsplan utdjujing

Prosjektet lyses ut som totalentreprise.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Tidlegare delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger er delt i 2 parsellar: Parsell 3A Nesttun-Hop og parsell 3B Hop-Fjøsanger. Det blir utarbeidd éin plan pr. parsell. Planområdet for delstrekning 3A og 3B er historisk jernbanetrasé for gamle Vossabanen. Dette prosjektarket omhandlar parsell 3A. Parsellen vidarefører separert tilbud frå Nesttun-Skjold, og strekkjer seg frå Skjoldskiftet til Hop, fram til gang- og sykkelbrua til Wernersholm, der denne parsellen blir avslutta. Lengd ca. 2,1 kilometer sykkelstamveg med fortau. Prosjektet vil binde saman Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søre delar av Bergensdalen. Oppgradering av ei viktig delstrekning av sjølve ryggrada i sykkelnettet i Bergen. Formålet med prosjektet er å leggje til rette for auka del gåande og syklande, og bidra til å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Tiltaket har som mål å redusere eksisterande konflikt mellom syklistar og gåande ved å leggje til rette for separate areal for gåande og syklande. Dagens gang- og sykkelveg har mange syklistar med høg fart, og det er stort behov for eige fortau til skulebarn og andre gåande. Tiltaket vil leggje til rette for at fleire barn kan gå til skulen. Midtun skule og Hop oppvekststun ligg langs strekninga.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal for gåande og syklande, og betre siktforhold bidreg til mindre konfliktar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram. Prosjektet skal òg fjerne bilkøyring langs traseen noko som mogleggjer høgare fart for syklande.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konfliktar mellom brukargrupper og gir med dette betre framkomme. Prosjektet skal fjerne bilkøyring langs traseen noko som også bidreg til betre framkomme for gåande og syklande. Ved at heile traseen er universelt forma ut blir auka framkomme for alle brukargrupper.

Betere heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykkelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte berekning viser at nytta av prosjektet er størst dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.
Betere trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikter mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Alle koplingar frå sideveggar og koplingspunkt vert utbetra og siktlinjer ivaretekne. Bilkøyring og parkering blir fjerna på heile strekninga. Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande fram til haldeplassar for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop). Tiltaket fører til mindre syklistar i overordna vegnett som blir brukt mykje av buss og bil og betrar dermed trafikktryggleiken for anna trafikk.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket består av utviding av allereie eksisterande kombinert gang- og sykkelveg. Traseen går gjennom etablerte bustadområde som ligg sentralt i Fana. Parsellen strekkjer seg frå Skjoldskiftet til Hop og vil binde saman Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søre delar av Bergensdalen.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande fram til haldeplassar for kollektivtrafikk (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop). Prosjektet legg til rette for eit attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir ein effektiv sykkelveg gjennom området og som koplar seg til resten av sykkelnettet. Tiltaket vil gi betre framkomme og trafikktryggleik for både gåande og syklende.

Samfunnsøkonomisk nytte

For delstrekning 3 er samfunnsnytta berekna til 1,03. Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59. Det er ikkje gjennomført nytteberekningar for delstrekning 3A åleine.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet inngår som er ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel, vist i vedteken sykkelstrategi. Prosjektet underbyggjer Miljøloftets hovudmål om at all auke av trafikken skal gjerast gjennom gonge, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbyggjer nullvisjonen når det gjeld trafikkulykker. Prosjektet bidreg også med å leggje til rette for «gåbyen» jf. vedteke gåstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for gåande fram til haldeplassar for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop). Tiltaket fører til mindre syklistar i overordna vegnett som blir brukt mykje av buss og bil og betrar dermed trafikktryggleiken elles trafikk.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

220295

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	31 141					
Bygging	Statlege post 30-midlar				5 000	40 000	175 295
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjennomført nytt kostnadsanslag i høve utarbeiding av reguleringsplan. Venta kostnad i prosjektet ligg vesentleg over ramma frå Handlingsprogram 2026-2029. Statens vegvesen vil presentere oppdaterte kostnader for prioriteringsrådet og styringsgruppa i Miljøløftet, for å avklare vegen vidare for prosjektet. Det er ønskeleg at areala i forslag til reguleringsplan vert avsatt, og at partane i Miljøløftet diskuterer seg fram til kva tiltak som skal gjennomførast på strekninga.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Sykkelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte berekning viser stor nytte dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

2. halvår

Planstatus utdyping

Reguleringsplan er i slutfasen, merknadsbehandling gjort og plan kan sendes til vedtak i januar 2026

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Avventer reguleringsplan

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2014	4. kvartal 2025	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	1. kvartal 2029	4. kvartal 2030	4. kvartal 2030

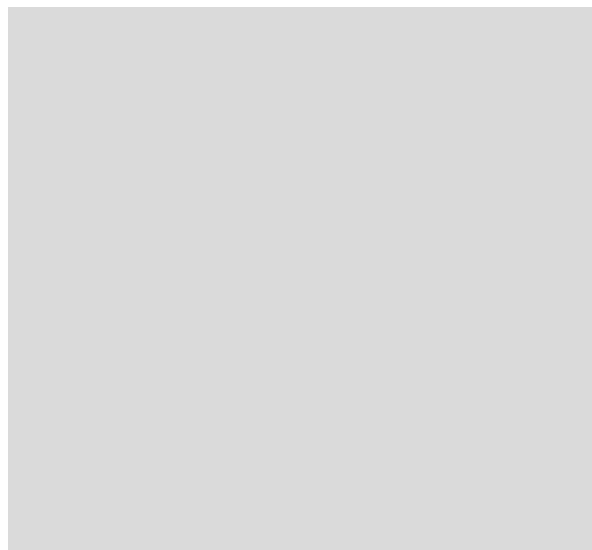
Gjennomføringsplan utdyping

Det er forventet vedtatt reguleringsplan i løpet av 2026



Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

Prosjektet gjelder oppfølging av kommunalt ansvar i vedtatt sykkelstrategi for Bergen kommune. Strategien er utarbeidet i samarbeid med partene i Miljøløftet. Handlingsplan for sykkeltiltak på kommunal veg for 21-24 ble vedtatt i oktober 2021. Handlingsplanen omhandler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av den første fireårsperioden (2021-2024), og med perspektiv mot 2030. Flere av prosjektene i denne handlingsplanen strekker seg ut over handlingsplan perioden, da de krever regulering for å realiseres. Handlingsplanen skal rulleres i 2024, og det utarbeides årlige arbeidsplaner for planlegging, erverv, prosjektering og utbygging av sykkelnettet. I sykkelstrategien er prioritert nett definert som «offentlig utbyggingsfase 1». For kommunal vei utgjør dette totalt i underkant av 30 km for hele strategiperioden frem mot 2030. For den første handlingsplanperioden vil en prioritere planlegging og utbygging av infrastruktur basert på det vedtatte sykkelnettet. I arbeidsplanen for 2023 vil det for sykkelnett bli listet opp litt i overkant av 40 prosjekter av ulik størrelse og karakter. En del prosjekter er under bygging eller i startfasen av dette, og en del prosjekter skal utvikles ved hjelp av forprosjekt og reguleringsplaner og vil således først komme til faktisk bygging senere i perioden. Blant prosjektene som har fokus er fremkommelighetstiltak sykkel kommunalt veinett, og ulike typer av tiltak i bydelene, alt fra etablering av sykkelparkering, etablering av sykkelveier i eksisterende tverrsnitt til utbygging av nye sykkeltraseer og dekkefornyning. Formålet med prosjektene i oppfølgingen av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune er å øke andelen sykkelreiser til 10% i strategiperioden. Dette betyr omtrent en tredobling av dagens sykkelandel. Dette skal skje parallelt med at antall ulykker med alvorlig skadde eller drepte syklister skal gå ned og ulykkesrisikoen for syklister skal synke. I perioden 2026-2029 antas det å tilrettelegge ca 5 km for sykkel per år frem mot 2030.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende etter offentlig utbyggingsfase 1.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Målet med utbygging i henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 er å etablere et helhetlig nett for syklende.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet skal sikre at utbygging av sykkelnettet ikke medfører flere skader i trafikken.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Det enkelte tiltaket i porteføljen skal sikre at det skal bli enklere å velge og sykle i Bergen.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	

Samfunnsøkonomisk nytte

Økt sykkelandel bidrar til økt folkehelse, og reduksjon i personbiltrafikk. Tilrettelegging for sykkel gir økonomisk gunstig og miljøvennlig samferdsel. Sykkel er høyt opp på transportpyramiden. For hver person som er lett aktiv i 5-20 minutter fremfor fysisk inaktiv, vil dette gi samfunnet 14,5 millioner kroner (2023 kroner) i reduserte samfunnskostnader.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Statlege belønningssmidlar		27 000	27 945	26 910	24 718	
Bygging							
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet		6 750	6 986	6 728	6 180	

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det totale kostnadsestimatet er basert på en ambisjon om å realisere kommunale strekninger definert som offentlig utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. I tråd med bystyrets vedtak om sykkelstrategien er kommunens ambisjon en fortsatt satsing frem mot 2030. Sykkelsatsingen består av omtrent 80 store og små tiltak, og det gjøres kontinuerlig arbeid i å estimere overordnet kostnad for planlegging og utbygging av sykkelstrategien på kommunalt vegnett. Med bakgrunn i dette arbeidet bes det om en økning av bevilgning for å finansiere pågående- og fremtidige prosjekter. Kostnadene som spilles inn er nødvendige for å kunne realisere sykkelstrategi på kommunal vegnett, eksklusiv prosjekter som er spilt inn ved finansieringskilder P30 på kommunalt vegnett.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2020								4. kvartal 2029

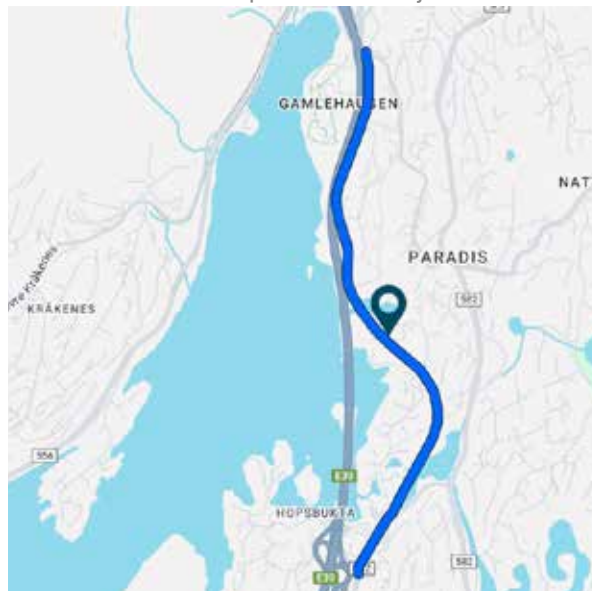
Gjennomføringsplan utdjuping

Hvert enkelt tiltak under dette prosjektet har egen fremdrift.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Tidlegare delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger er delt i 2 parsellar: Parsell 3A Nesttun-Hop og Parsell 3B Hop-Fjøsanger. Planområdet for delstrekning 3A og B er historisk jernbanetrasé for gamle Vossabanen. Dette prosjektarket omhandlar Parsell 3B. Parsellen går frå Hop til Gamlehaugen og vil saman med delstrekning 3A kople saman Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søre delar av Bergensdalen. Lengda er ca. 2 km gang- og sykkelveg. Reguleringsplanforslag for delstrekning 3 (A og B samla) vart lagt ut til offentlig ettersyn hausten 2022. Reguleringsplanen blir ferdigstilt for Parsell 3A Nesttun-Hóp, og blir avslutta ved Hop/Wernersholmveien. Parsell 3B Hop-Fjøsanger (dette prosjektarket) omfattar ca 1,1 km høgverdige kulturminne som er viste i Kommuneplan for Bergen med omsynssone kulturmiljø, og det blir ikkje akseptert inngrep langs den aktuelle strekninga på grunn av høge kulturmiljøverdier. I hovudsak er det avgrensingar i skjeringar og landskapsrom som medfører at prosjektet ikkje kan utvide dagens tverrsnitt og som ville gitt nødvendig rom for breiddeutviding. For å oppnå målsetjinga til prosjektet med separate areal til gåande og syklande, må det sjåast på to alternative løysingar: Ei fullverdig løysing der alternative trasear blir vurderte, og ein forenkla plan med tiltak som på kort sikt kan gi betre trafikktryggleik med punktutbetring. Traseval for fullverdig løysing må avvende avklaringar i samband med kommunedelplan for E39 Fjøsanger-Arna. Den forenkla løysinga som blir beskriven i dette prosjektarket er avgrensa til utbetring av trafikktryggleikspunkt på eksisterande gong- og sykkelveg. Formålet med prosjektet er å betre trafikktryggleiken på særleg utsette punkt og koplingar med mellom anna dårlege siktforhold. Det er utført trafikktryggleiksinspeksjon for å identifisere trafikktryggleikspunkt som har behov for utbetring.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og gir ei moglegheit for å komme seg raskare fram.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og gir med dette noko betre framkomme.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Med omfang redusert til trafikksikringstiltak blir det oppnådd ei avgrensa heilskapsforbetring.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket vil bidra til noko betra trafikktryggleik. Tiltaket består av utbetring av ca. 10 trafikktryggleikspunkt på eksisterande gong - og sykkelveg. Tiltaket vil gi meir trafikksikre koplingar til sideveggar.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket består av utbetring av trafikktryggleikspunkt på eksisterande gong - og sykkelveg. Formålet med prosjektet er å betre trafikktryggleiken på særleg utsette punkt og koplingar (ca. 10 til saman) med mellom anna dårlege siktforhold. Traseen går gjennom etablerte bustadområde som ligg sentralt i Fana. Parsellen strekkjer seg frå Hop til Gamlehaugen og blir kopla saman med delstrekning 3A som bind saman Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søre delar av Bergensdalen.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Traseen går gjennom etablerte bustadområde som ligg sentralt i Fana. Tiltaket kan gjere at det blir litt meir attraktivt å gå eller sykle på strekninga.

Samfunnsøkonomisk nytte

For delstrekning 3 er samfunnsnytta berekna til 1,03 basert på oppdaterte kostnader i 2023. Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59. Det er ikkje regna samfunnsøkonomisk effekt av punkttiltaka på strekning 3B.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Strekninga inngår som er ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel, prioritert i utbyggingsfase ein i vedteken sykkelstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet (3b) vil ta for seg utbetring av ca. 10 trafikktryggleikspunkt og koplingar mot eksisterande gong - og sykkelveg og køyreveg.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 20500

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			2 000	18 500		
MVA							

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Nytt overslag på byggeplan

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Fullverdig løysing mellom Hop og Fjøsanger må sjåast i samheng med planavklaringar for E39 Fjøsanger-Arna



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? Ikke aktuelt

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping 10 punktwise TS-tiltak på strekninga kan gjerast utan at det blir utløyst krav til reguleringsplan.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikkje behov for grunnerverv

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Ikkje aktuelt.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028		4. kvartal 2027

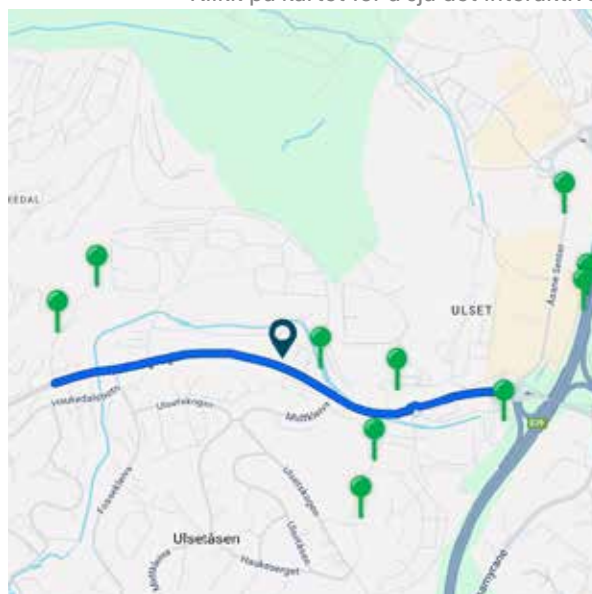
Gjennomføringsplan utdjuping

TS-tiltak kan gjennomførast utan reguleringsplan. Antar 6 mnd. til prosjektering, og eitt år til gjennomføring.



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

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Målet med prosjektet er å legge bedre til rette for mjuke trafikantar mellom Haukedalen skole og Åsane sentrum, og å bedre trafikktryggleiken og framkomsten for buss, særleg i kryssområdet ved Midtkleiva. Prosjektet omfattar bygging av sykkelveg med fortau langs Hesthaugvegen fra Åsane terminal til Haukedalen skole, en strekning på ca. 1-1,2 km. Kryssområdet ved Midtkleiva skal utbedrast for å sikre framkomst for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Reisetida for kollektiv vil bli kortare og meir forutsigbar i dei tidene med mykje trafikk på vegen pga forbedra kapasitet i krysset ved Midtkleiva. Syklende får separat anlegg som truleg vil gi noko kortare reisetid.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Framkomst for kollektiv blir bedra ved at kryssområdet blir utbedra. Syklende sin framkomst blir betre ved at ein har separat anlegg. Særleg vil dette gi betre framkomst i periodar med mange køyrande og gåande.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Hesthaugvegen (som er en viktig skoleveg), og bedre forbindelse for sentrale boligområder og funksjoner langs Hesthaugvegen til sentrale deler av Åsane.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet utbedrar kryssingspunkt for gåande, og gir syklende eit separat tilbod.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er et felles prosjekt som tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og får løst trafiksikkerhetsproblemer på strekningen. Prosjektet vil bidra til økt trafiksikkerhet, og til å overføre reiser fra personbil til kollektiv, gange- og sykkel i denne delen av Åsane. Tiltaket anses derfor å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. Strekinga ligger som utbyggingsfase 1 med potensiale for rundt 1000 syklande pr døgn nord i Hesthaugvegen og 5-600 i langs det meste av strekinga.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i sentrale deler av Åsane og områder langs Hesthaugvegen mot Morvik. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone i KPA. Strekinga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen.”

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 223400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar			1 000	5 000	10 000	207 400
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemeterpris for krevende prosjekt. Prosjektet inneholder konstruksjoner, og estimatet er svært usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan tentativt januar 2026 og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket. Kostnadsreducerande grep skal vurderast. Merk: Forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Tiltaket grenser i øst mot planområdet for Bybanen til Åsane.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026/2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Planinitiativ inkl. enkel stadanalyse vart oversendt kommunen 13.12.2022. Tiltaket fekk ny planleggingsleiar og kommunal sakshandsamar hausten 2023. Formelt planarbeid er i gang og vil halde fram i 2026. Håp om vedtak årsskiftet 2026/2027

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping Det er gjennomført grunnboringar i 2025.

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

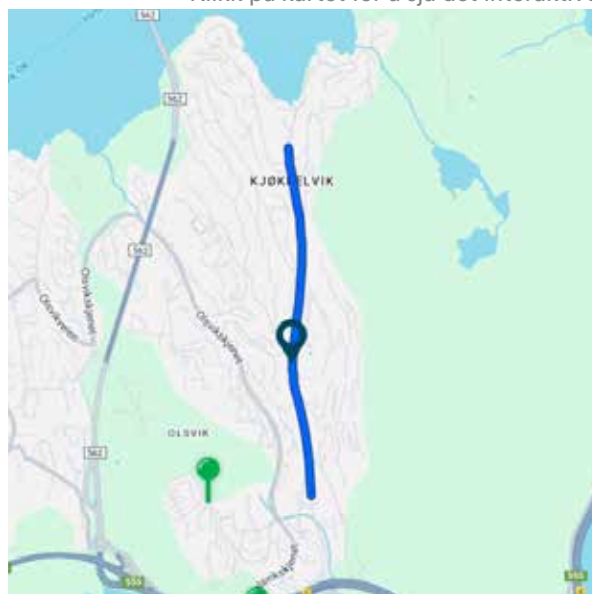
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Det er håp om vedtak av plan i 2026/2027, Prosjektering fra 2027.



Kjøkkelvikveien samanhengande gang og sykkeltilbod

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Hovudmålet er å sikre trygg skuleveg og trygge tilhøve kring skuleområdet (løysingar for kryssing av fylkesveg mm.), ved å etablere samanhengande og eintydig tilbod til mjuke trafikantar langs Kjøkkelvikveien mellom Sotraveien og Fæsterhuset, og ved å sikre universell utformring av haldeplassar for buss. I dag mangler det tilbod på deler av strekningen, og dagens tilbod er av varierende kvalitet, med systemskifte og sideskifte. Særleg situasjonen rundt skulen er utrygg, då det ligg skule på begge sider av Kjøkkelvikveien. Det blir planlagt løysingar med ei blanding av gang- og sykkelveg og fortau. Ved skuleområdet vert det planlagt trygge kryssingspunkt. Strekninga er om lag 1,8 km.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gåande og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Sjå svar over.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikveien og mot Askøy.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Utbetra og meir samanhengande tilbod til mjuke trafikantar, og utbetra kryssingspunkt over Kjøkkelvikveien, særleg området rundt skulen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje gjennomført kost/nytte-analyse i denne fasen. Samfunnsøkonomiske lønsemd i form av auka gange- og sykkelaktivitet, trafikksikringseffekt, reduserte miljøutslepp gjennom redusert køyretrafikk.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 225630

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar			7 000	15 500	50 000	153 130
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen har gjennomført anslag på reguleringsplan våren 2025. Det vil gjennomførast byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket. Merk:l forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

I planarbeidet er detaljnivået tilpassa og teke høgde for samtidig utbygging og rehabilitering av VA-anlegg i Kjøkkelvikdalen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse har haldt fram til våren 2023. Formelt planarbeid er starta opp. Planen er sendt til 1. gongshandsaming. Håp om vedtak av reguleringsplan 2026/2027.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Oppstart grunnerverv når planvedtak ligg føre.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Grunnundersøkingar er utførd.

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

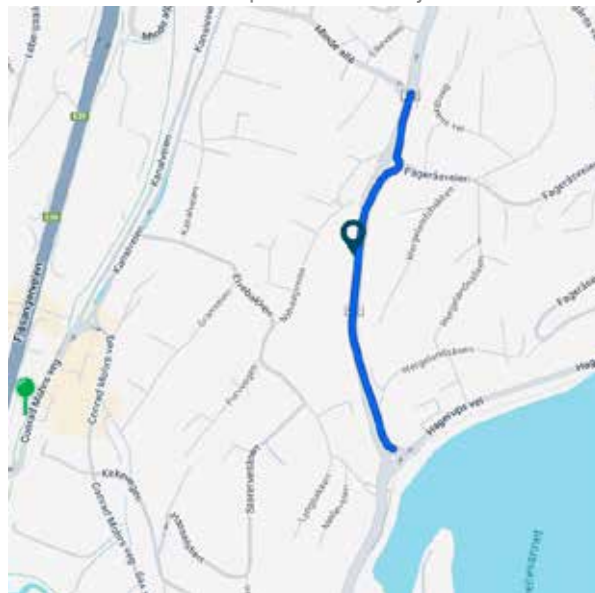
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Vedtak på plan i 2026/2027, det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedteken. Estimert utlysning i 2028, men dette vil avhenge av entreprisreform. Det er eit mål at tiltaket kan starte opp og realiserast i sammanfall med etablering av VA- anlegg.



Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende, og vil gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud på en svært viktig og sentrumsnær strekning, der tilbudet er svært mangelfullt i dag.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Same grunn som over.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil sikre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet mellom øst og vestsiden av Bergensdalen, og bidra til et godt tilbud fra tunge befolkningskonsentrasjoner på Landås mot Mindemyren og Bergen sentrum. De som kommer sørfra, for eksempel fra Fantoft-, Storetveit og Paradisområdet vil også nyte godt av tilbudet. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil øke konkurransekrafta mot bil, særlig på grunn av tiltakets nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser.

Betere trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Redusere behovet for personbil-reiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergsdalen og utvikling/styrking av Wergeland som bydelssenter og bybanestopp. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklande pr døgn.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Strekinga har dårleg tilbod i dag. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrup-per kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygheitssøkande.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Området er svært sentrumsnært og tett befolket, og har svært høyt potensiale for sykklande. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi, og er ei vesentleg strekning å få bygd ut for å få utnytta potensialet til strekningane Hagerups vei, Nattlandsveien og Storetveitveien til Fantoft.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket vil bidra til å bedre forholdene for kollektivtrafikken gjennom oppgradering av holdeplasser på Wergeland, som vil gi bedre tilbod til busspassasjerene i området, og gi bedre mulighet for overgang mellom buss og bane. Tiltaket vil også bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk gjennom utbygging av noe større rundkjøring og reguleringsplasser påWergeland. Tiltaket bedrer trafikksikkerheten langs strekingen. Sentrums- og knutepunktsutvikling: Wergeland er et utpekt fortettings- og transformasjonsområ-det. Dette tiltaket er ett av flere som er forutsatt som nødvendige for å lykkes med vedtatt arealutvikling.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 163220

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	3 000	5 200	15 500			
Bygging	Statlege post 30-midlar				44 830	51 350	21 070
MVA	Fylkeskommunale midlar				8 520	9 750	4 000

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. I 2019 vart det utarbeidd anslag utført av SVV etter anslagsmetoden, med reguleringsplanforslag som grunnlag. Kostnaden var da rekna til 109 mill 2019-kroner. Det er gjort endringer i planforslaget siden den gang og fylkeskommunen har i oktober 2023 gjennomført nytt anslag på planforslag. Dette tilsier en kostnad på 193 mill 23-kr. I samband med politisk slutthandsaming av reguleringsplanen vart ramma redusert. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell realisering av tiltaket og vil ha fokus på kostnadsreduksjon i prosjekteringsfasen. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekke klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Planforslag vart oversendt kommunen januar 2021. Vedtak om utlegg til offentlig ettersyn juni 2022. Offentleg ettersyn 28.8-11.10.2022. Planen vedteken januar 2025. Planen stadfesta av Statsforvalter oktober 2025. Politisk vedtak om gyldighetsvurdering.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdyping

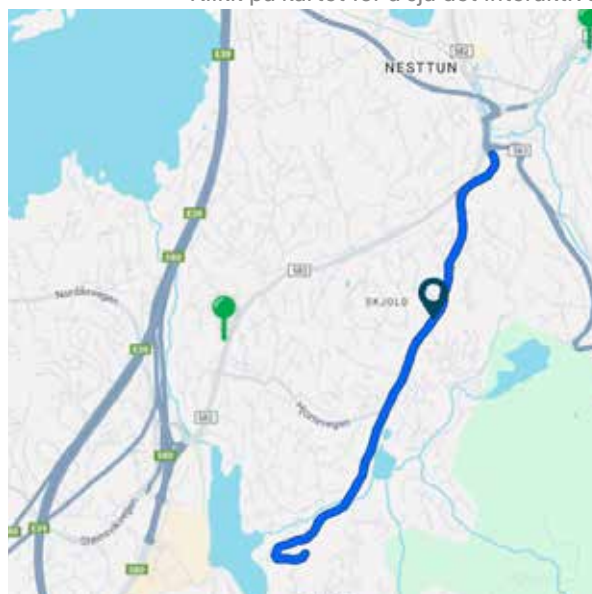
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tentativ framdrift: Detaljprosjektering pågår. prosjektering og grunnerverv i 2026/2027, utlysning tidlig haust 2027, oppstart bygging 2028. Ca. 2 års byggetid.

Apeltunvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Strakstiltak i Apeltunvegen for å betre tilhøva for mjuke trafikantar (særskilt gåande). Strekinga er 1,8 km. Tiltak som er aktuelle er vurdering av fartsgrense, belysning, oppgradere kryssingspunkt og fortau, utbetre sikt, skilting og utforming av avkøyrslar og kryss der det er mogleg utan reguleringsplan. Apeltunvegen har for dårleg tilbod til mjuke trafikantar, og trafikktryggleiken er ikkje godt nok ivareteke. Det er stort press på utbygging i området, og planar om fortetting. Gata treng forbetringar av dagens tilbod. Målet med prosjektet er å betre tryggleiken og framkomsten for gåande (og delvis syklande), og å gjere det meir attraktivt å vere mjuke trafikantar i området.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Prosjektet legg til rette for at fleire vil gå langs og på tvers av strekinga i og med at det vert auka trafikktryggleik og attraktivitet for gåande. Sjølv om det ikkje vert etablert eit eige tilbod for syklistar leggast det til rette for at det kan syklast trygt på fortau. Det er antatt at tiltaket vil auke talet på gåande og syklande når tryggleiken aukast. Strekinga har eit sykkelpotensiale på 160-600 syklande per døgn, der det er høgast nærmare Skjoldskiftet. Tryggare og betre tilhøve for gåande og mogelegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulemperne knytt til bilkøyring.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Se tekst over
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over

Betre trafikktryggleik?	Ja	Se tekst over
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Det er press på utbygging i området og bedre forhold på strekningen er svært viktig.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektets relativt lille omfang er antatt å ha god nytte då det vil føre til store forbetningar særleg for dei gåande i området. Fleire vil kjenne seg trygge og komfortable med å ta seg på langs og tvers av Apeltunvegen som vil ha positive effektar på folkehelse og senke talet på ulukker i trafikken.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet støttar særleg opp under gåstrategien for Bergen, då det betrar og tryggar tilhøva for gåande. Samstundes mogleggjer tiltak i Apeltunvegen for auka utbygging og fortetting i områda knytt til veggen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 50 100

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	16 805	30 800	2 488			
MVA							

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport; Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Tall for tidlegare løyving og 2024 regnskap tom. 2024 oppjustert til 2026 kr. basert på budsjettindeks for 2025 på 3,5% og 3,5% for 2026. For 2025 har vi lagt til grunn siste tilgjengelige prognose omregnet til 2026 kr. .

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Ikke vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Forprosjekt ferdigstilt haust 2021. Tre prinsipp er utgreidd, frå strakstiltak til full utbygging. Det er behov for omfattande utbetring på deler av strekninga, men dette vil kreve reguleringsplan. Utbygging av dette er eit stykke fram i tid. Det er difor behov for strakstiltak som kan byggast utan reguleringsplan.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Tiltak innen dagens vegareal, ikke behov for grunnerverv

Forberedande arbeid

Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjuping

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

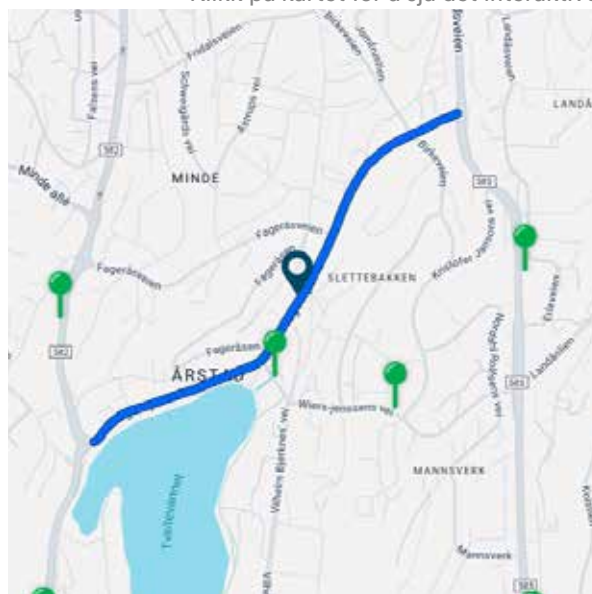
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Prosjektering i 2023-2025, oppstart bygging vinter 2026, ferdigstilling og sluttoppgjør i 2027.



Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuiter

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Tiltaket omfattar oppgradering av gata mellom Birkeveien og Wilhelm Bjerknes vei. Ulike løysingar for å forbedre situasjonen for mjuke trafikantar blir vurdert. Tiltaket føreset fjerning av gateparkering i gata. Alternative fartsreducerande tiltak blir vurdert for å unngå køyring i sykkelfelt. Tiltaket inkluderer oppgradering av holdeplassar og oppstramming av kryss. Tiltaket skal gi eit meir attraktivt og trafikksikkert tilbod til syklende, samstundes som det gir betre trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Strekinga er ei viktig rute for alle trafikantgrupper, og er i dag prega av kompromissløyser, og mykje gateparkering.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bustad/arbeidsplass og definerte senter kan reduserast.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit meir oppgradert tilbod som betrer fremkommeligheten.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi bedre samanheng i sykkeltilbodet i Hagerups vei, som er ei viktig strekning i Bergensdalen for å kople saman rutene langs Nattlandsveien, Storetveitveien og ruta mot Kronstandtunnelen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklende, som skal gjere det meir attraktivt å sykle, slik at nye meir trygheitssøkande trafikantar vel sykkel som transportform. På denne måten kan ein få overført reiser frå bil til sykkel.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekinga har middels høgt potensiale for syklande (300-600 syklande pr døgn), på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Langhaugen vidaregåande skule ligg langs strekinga og strekinga ligg innanfor byfortettingszone i KPA.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket legg til rette for eit meir attraktivt og trafiksikkert tilbod til syklande og gåande. Dette vil bidra til å overføre reiser frå personbil. Sykkelpotensialet på strekinga ligg mellom 300 og 600 syklande pr døgn. Tiltaket nyttar dagens vegareal og er difor eit kostnadseffektivt tiltak. Tiltaket er vurdert til å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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

Finansiering

Totalkostnad (type)

Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 92252

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	14 825	24 000	40 000	13 427		
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjennomført oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget i samband med ferdigstilling av konkurransegrunnlag. Det er lagt inn økt usikkerhet i tillegg er det lagt til grunn vektning av klima og miljøkrav, nullutslipp. Ved forrige rullering var det vist til at dette ville kunne påvirke kostnadsestimata i tiltaka: Merk: Forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Tiltaket krev ikkje reguleringsplan, då ombygginga skjer innafor dagens gatetverrsnitt.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjuping

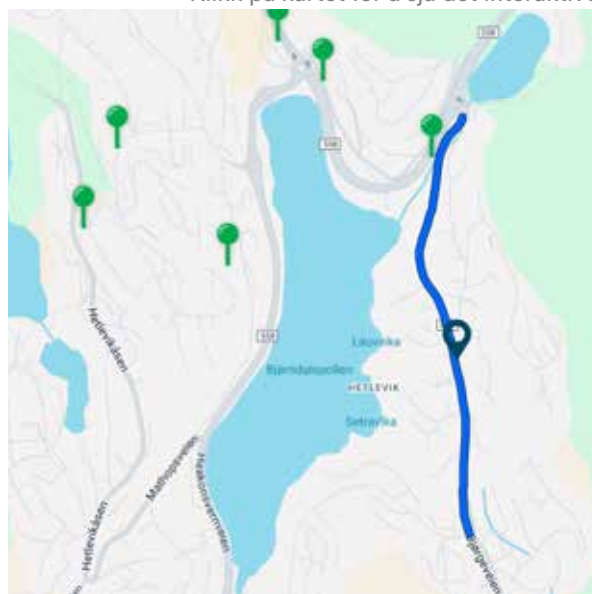
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ gjennomføringsplan: Detaljprosjektering ferdig. Oppstart vinter/ vår 2026. Sluttoppgjer i 2028.

Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Tiltaket skal gi betre og tryggare framkomst for mjuke trafikantar på strekninga. Løysinga på strekninga har i dag variabel standard som vekslar mellom smale fortau og blanda gs-veg skilt frå vegbana med sveltikellipse. Strekninga ligg i utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen kommune (2020-2030). Bygging av sykkelveg med fortau mellom Bjørndalsbrotet og Lyderhornsveien, ca. 1 km strekning (utbyggingsfase 1). Tiltaket er regulert, men regulert løysing er omfattande, og krev også at vegen blir opprusta og delvis forskyvd. Tiltaket omfattar også oppgradering av haldeplassane på strekninga. Det er gjennomført forprosjekt (2024) med vurdering av kostnadsbesparande tiltak på strekinga. Det er konkludert med at sykkelveg med fortau er rett løysing for strekninga, men det er funne ei rekke endringar som kan redusere totalkostnaden i prosjektet. Det er tilrådd å gå ned på vegbreidde og breidde på sykkelveg med fortau, redusere omfanget av omlegging av kryss og avkøyrslar, samt redusert grøftbreidde på langs ei svært sidebratt strekning. Endringane i løysingane vil krevje reguleringsendring.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod til gåande, syklende og kollektivreisande og gjer desse transportformene meir attraktive å velje, og vil bidra til å overføre reiser frå bil.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklende.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre samanheng i gang- og sykkeltilbodet i Bjørgeveien ved at strekninga med dårlegast standard vert utbedra. Ein bind då saman Bergen vest bedre med Fyllingsdalen og Bergen sør. Områda ved Bjørndalsstølen får betre tilbod for mjuke trafikantar mot bydelscenter i Loddefjord. Sykkelpotensialet for denne nordre delen av Bjørgevegen er om lag 330 syklende per døgn.

Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegger for tryggare og meir attraktiv framkomst særleg for mjuke trafikantar, men også noko for kollektivreisande, og vil difor bidra til å overføre reiser fra personbil til miljøvennleg transportformer. Tiltaket er kostbart, men standardheving er naudsynt for å oppnå vesentleg auke i tal gåande og syklande på strekninga, og tiltaket er difor vurdert til å vera samfunnsøkonomisk lønnsomt. Sykkelpotensialet på strekninga er estimert til rundt 300 syklande pr døgn.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 135000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar						135 000
MVA							

Kostnadsvurdering

Reguleringsplan; Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det blei i 2023 gjennomført eit anslag for opphavelag reguleringsplan. Denne hadde ein kostnadsvurdering på 172 mill 2024-kr. Det er gjennomført eit forprosjekt med anbefalt, nedskalert løysing. Denne har ein kostnadsvurdering på 126 mill 2024 kr. Med omsyn til prosjektmål om trafikktryggleik, auka tal på gåande og syklande og den omvendte transportpyramide er alternativet med lågt kutt frå prosjektoptimaliseringa vurdert å vere det beste alternativet. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på endeleg reguleringsplan og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag ved ein eventuell prioritering. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Vedtatt plan 25.09.2019. Bergen kommune syner til at endringane i høve opphavelag reguleringsplan er så store at dei vil krevje reguleringsendring med full prosess før ein kan byggje tiltaket. Det ikkje sett av midler på det fylkeskommunale planbudsjettet i 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

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

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

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

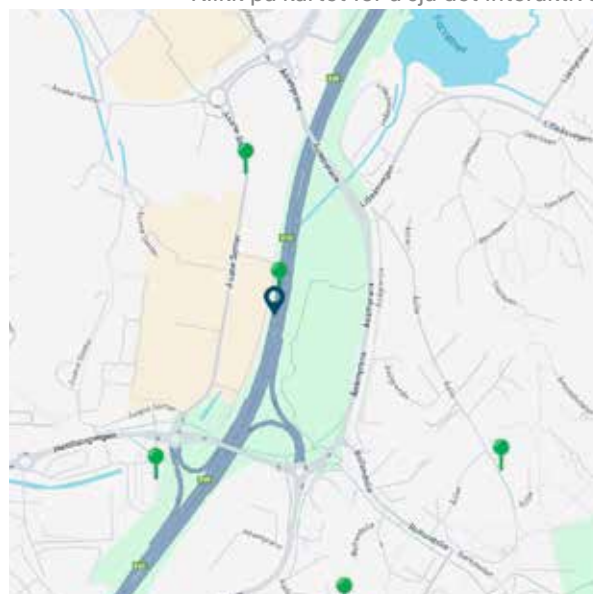
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Det vil takast ein ny vurdering av framdrift ved neste regulering av hp.



Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Prosjektet handler om å utrede og realisere kollektivprioritering av flere gater i Åsane sentrale deler, Fv578 Åsamyrane (sentrum+ Nyborg), Fv5304 Liamyrane og kommunal veg Åsane senter. I tillegg vil en viktig ambisjon være å gi bedre forhold for gående og syklende langs disse gatene.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre fremkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt. Trafikkanleggene må dimensjoneres for økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre fremkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det bidrar til bedre helhet i transportnettverket samlet sett ved at en prioriterer kollektiv, sykkel og gange.
Betre trafikktryggleik?	Ja	En vil arbeide for å redusere barrierene for myke trafikanter.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?

Hovedformålet med prosjektet er å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Uten målrettede tiltak vil biltrafikken øke, med behov for ytterligere utbygging av veisystem. Foruten økt luft- og lydforurensning, vil det gi flere barrierer og økte ulemper for andre trafikanter. Et sentralt premiss er å sikre god mobilitet samtidig som bymiljøutfordringene reduseres.

Færre personbilreiser på andre måtar?

Ja - beskrevet over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Positive sider er økt trafikksikkerhet, redusert reisetid for kollektiv, gange og sykkel, helsegevinster, reduksjon i støy og støv og bedring av by- og bokvaliteter.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ambisjonen er å gjennomføre forprosjekt/trafikkplan. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering eller gjennomføring direkte uten uttesting. Per nå er det ikke bemanning til å gjennomføre prosjektet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

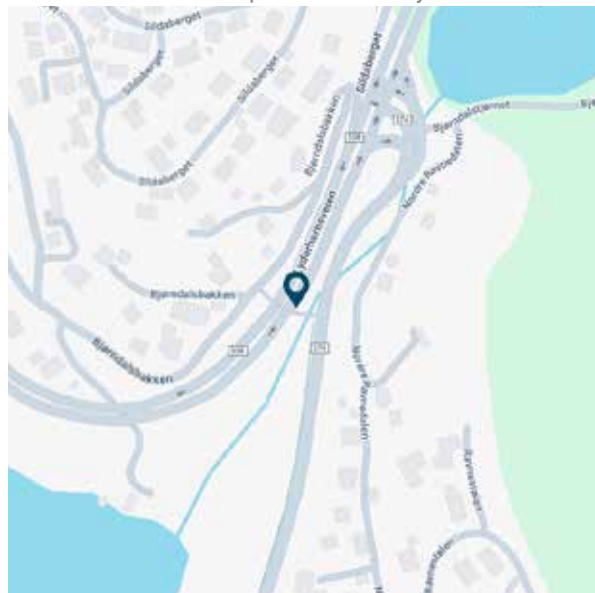
Planstatus utdjuping	Strategisk planprogram for Åsane vil danne basis for videre arbeid. Per nå er det ikke vedtatt.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	Ikke nødvendig.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdjuping	Forprosjekt kan starte opp i 2026.

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Bjørndalsbakken bro. Økt framkommelighet for myke trafikanter.

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Bygging av ny og bredere bro for gående og syklende. Dagens bro er smal og vanskelig å sykle gjennom. Tiltaket må sees i sammenheng med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien, da planlagt sykkelveg med fortau vil ende i denne broen. Tiltaket vil øke framkommeligheten og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle mellom Bergen vest og Bjørgevegen/Fyllingsdalen.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Bredere bro medfører at gående og syklende kan passere hverandre over bro.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ja, broen er viktig for å gi bedre helhet på strekningen mellom Bjørndalsbakken og Loddefjord.
Betre trafikktryggleik?	Ja	
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Sammen med prosjektet Fv574 Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet–Lyderhornsveien vil det trolig gi økt sykkeltrafikk og dermed mindre behov for personbilreiser.

Samfunnsøkonomisk nytte

Sykkelpotensialet er 200-500 syklende per dag.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 30000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar				15 525	15 525	
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet				3 880	3 880	

Kostnadsvurdering Annet

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

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

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

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdjuping

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

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdjuping

Forprosjekt forventes gjennomført innen 2024.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
3. kvartal 2023	4. kvartal 2023			1. kvartal 2024	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuping

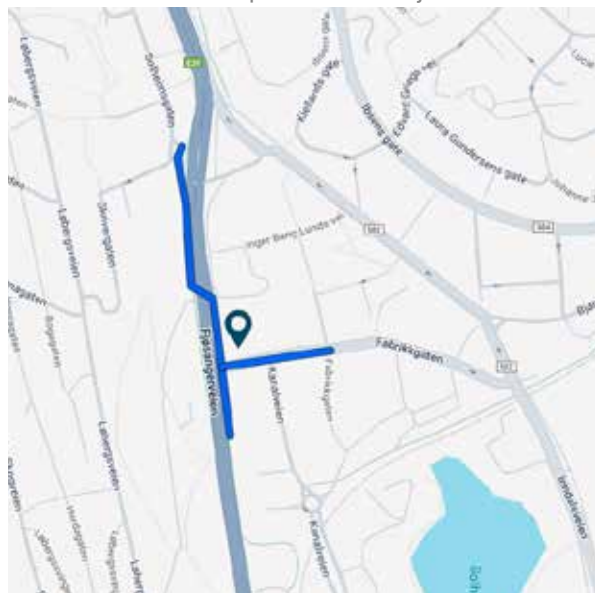
Stor usikkerhet knyttet til gjennomføringsplanen. Forprosjekt som blir gjennomført i 2024 vil gi tydeligere føringer for gjennomføringen av prosjektet.



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

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Parsellen går frå Fabrikkgaten til Solheimsgaten og bind saman hovudsykkeltilbodet langs E39 over Fjøsangervegen. Det blir planlagt for sykkelveg med fortau med kryssing i plan. Oppgraderinga vil føre til at strekninga blir i tråd med overordna regelverk/handbok N100. Lengda er ca. 400 m langs E39 Fjøsangervegen. Sykkelvegen fører vidare eksisterande sykkelveg med fortau på austsida av E39 ved Møller bil, og kryssar Fabrikkgaten i plan. Sykkelvegen blir vidare lagt aust for Fjøsangerveien fram til like sør for Edvard Griegs veg. Her blir E39 kryssa i plan og knyter seg slik saman med vestsida og eksisterande sykkelveg med fortau ved Solheimsgaten. Planarbeidet inkluderer også ei strekning på ca. 100 m langs fv. 5328 Fabrikkgaten for å sikre ei god kopling mot høgskuleområdet på Kronstad og eksisterande sykkelveg med fortau. Gangtilbodet på strekninga langs E39 blir vidareført langs vestsida av Fjøsangerveien. Ved å flytte fleire syklistar over på austsida av Fjøsangerveien blir også framkomma og trafikktryggleiken på vestsida der den offentlege gangdelen av tiltaket vil liggje betra. Prosjektet vurderer også utbetring av dagens haldeplassar for kollektiv. I utføringsfasen blir det planlagt for at nord-sør aksa (riksvegtilbodet) blir bygd fyrst (BT1). Dette er den statlege delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgaten vil vere naturleg at etablerast i samband med planlagt framtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg. Føremålet med prosjektet er å oppnå auka sykkelandel, auka gangdel, bidra til å nå nullvekstmålet og styrke trafikktryggleiken. Tiltaket vil kople saman eksisterande sykkelruter i området og få etablert ein samanhengande sykkelveg med fortau med god kvalitet fram til kryssingspunktet og over Fjøsangervegen. Prosjektet gir god kopling til viktige målpunkt i området og vil gi eit langt betre tilbod til både gåande og syklande på denne strekninga.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ja, for gåande og syklende. Separate areal og betre kopling til målpunkt. Mindre konflikthar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram. Prosjektet gir eit ekstra kryssingspunkt for syklende og gåande samanlikna med i dag.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Separate areal gir mindre konflikthar mellom brukargrupper og med dette betre framkomme. Tiltaket vil kople saman eksisterande sykkelruter i området og betre samanhengen i transportsystemet. Tiltaket vil også gi eit ekstra kryssingspunkt for syklende og gåande samanlikna med i dag. Ved å flytte fleire syklistar over på austsida av Fjøsangerveien blir også betra framkomma og trafikktryggleik på vestsida (gangdelen). Om ein tek med oppgradering av haldeplassar langs E39 oppnår eit også betre forhold for kollektivpassasjerar.
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket koplar saman eksisterande sykkelruter i området og betrar samanhengen i transportsystemet. Tiltaket vil også gi eit ekstra kryssingspunkt for syklende og gåande samanlikna med i dag. Planarbeidet inkluderer ei strekning på ca. 100 m langs fv. 5328 Fabrikkgaten for å sikre ei god kopling mot høgskuleområdet på Kronstad og eksisterande sykkelveg med fortau. Kost/nytte berekning viser at nytta av prosjektet er størst dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal, trygge kryssingspunkt og betre siktforhold bidreg til færre konflikthar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Ved å flytte fleire syklistar over på austsida av Fjøsangerveien blir også betra framkomma og trafikktryggleik på vestsida (gangdelen). Oppgradering av eksisterande haldeplassar betrar forholda for dei kollektivreisande, og konflikthar mellom ventande busspassasjerar og syklende blir redusert ved å leggje til rette for separate areal.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting rundt bydelsentruma og bybanen. Prosjektet er venta å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken ved å binde saman eksisterande sykkel- og gangakser og gi god kopling til målpunkt både i og i tilknytting til planområdet.

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet legg til rette for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir ein effektiv sykkelveg til og frå Bergen og Mindemyren. Tiltaket vil gi betre framkomme for gåande og syklande og betre samanhangen i transportsystemet. Prosjektet er venta å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken. Oppgradering av eksisterande haldeplassar betrar forholda for dei kollektivreisande, og konflikhtar mellom ventande busspassasjerar og syklande blir redusert ved å leggje til rette for separate areal. God tilrettelegging gjer at tiltaket bidreg til at fleire bilistar vil velje meir miljøvennlege transportformer
--	----	--

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59 med oppdaterte kostnader frå 2023. Det er ikkje gjennomført ei eiga samfunnsøkonomisk vurdering av dette tiltaket.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel vist i vedteken sykkelstrategi. Prosjektet underbyggjer Miljøløftets hovudmål om nullvekst, at all auke av trafikken skal skje gjennom gonge, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbyggjer nullvisjonen når det gjeld trafikkulykker. Prosjektet bidreg også med å leggje til rette for Gåbyen jf. vedteke gåstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet vurderer oppgradering av dagens haldeplassar på vestsida av Fjøsangerveien. Om ein tek med oppgradering av haldeplassane langs E39 oppnår eit også betre forhold for kollektivpassasjerar.

Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 124222

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	14 069					
Bygging	Statlege post 30-midlar				5 000	60 000	59 222
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjennomført anslag i samband med reguleringsplanarbeidet. Nivået på uvisse i reguleringsplanfase ligg på mellom 10 og 20 %. I utføringsfasen blir det planlagt for at nord-sør aksa (riksvegtilbodet) blir først bygd (BT1). Dette er den statlege delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgaten vil vere naturleg at etablerast i samband med planlagd framtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Sykkelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Prosjektet er venta å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken ved å binde saman eksisterande sykkel- og gangakser og gi god kopling til målpunkt både i og i tilknytning til planområdet. Kost/nytte berekning viser stor nytte dersom heile strekning frå Flesland til sentrum blir bygd ut.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping Reguleringsplan pågår.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping Avventer reguleringsplan.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping Avventer reguleringsplan.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	4. kvartal 2018	1. kvartal 2021	4. kvartal 2026	1. kvartal 2028	2. kvartal 2029	3. kvartal 2029	4. kvartal 2030	4. kvartal 2030

Gjennomføringsplan utdjuping

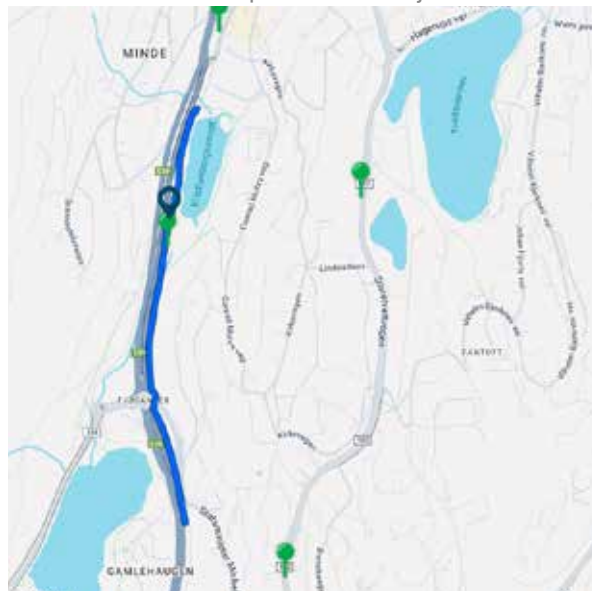
Usikkert når ein har ein vedteken plan, her er lagt til grunn vedtak i 2026. I utføringsfasen blir det planlagt for at nord-sør aksa (riksvegtilbodet) blir først bygd (BT1). Dette er den statlege delen av prosjektet. Armen inn i Fabrikkgaten vil vere naturleg at etablerast i samband med planlagd framtidig arealutvikling (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Denne delen av prosjektet er fylkesveg.



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4A, Fjøsanger - Kanalvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål

Delstrekninga er eit ledd i å binde saman gang- og sykkeltilbodet frå Fana og Ytrebygda med sykkeltilbodet frå sentrum og Fyllingsdalen. Strekninga som inngår i BT1, og som går frå Gamlehaugen bru til sør for Kanalvegen, er i underkant av 1400 m. På grunn av uvissa om framtidig traseval for Ringveg aust er det vedteke å vente med det vidare arbeidet med ei fullverdig løysing forbi Fjøsangerkrysset inkl. tilkopling mot Straumevegen. I planforslaget vil ein difor leggje til grunn ei forenkla løysing for sykkelstamvegen på strekninga frå Gamlehaugen og forbi Nyhauglia. Gåande vil framleis nytte dagens trasé i Nyhauglia med blanda trafikk, syklande får eige tilbod med 3 m brei sykkelveg langs rampa til E39. På strekninga vidare nord til Kristianborg bybanestopp blir det planlagt fullverdig sykkelstamveg, som blir kobla til dagens gang- og sykkelveg i nordre enden av Kristianborgvannet. I BT1 nyttar ein eksisterande GS kulvert under Kanalvegen og GS veg vidare til Kristianborg bybanestopp. Ingen endring av Kanalvegen. Tilkopling mot Straumevegen i Fjøsangerkrysset skal i utgangspunktet inngå i prosjektet. Tiltak på vestsida som krev regulering blir planlagt av Vestland fylkeskommune og vil inngå i ein felles reguleringsplan. Formålet med prosjektet: Etablere eit samanhengande og attraktivt tilbod til syklande og gåande. Auke talet på syklande og gåande. Betre trafikktryggleiken. Bidra til å betre folkehelsa og bymiljøet. Betre forholda for kollektivtrafikken.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande? Ja

Dagens sykkeltrasé i Nyhauglia er smal og bratt og har høgt konfliktnivå. Eigen trasé for syklande på strekninga vil gi eit sikrere tilbod med gode stigningsforhold. Separate areal bidreg til mindre konflikantar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram.

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Dagens sykkeltrasé i Nyhauglia er smal og bratt og har høgt konfliktnivå. Eigen trasé for syklande på strekninga vil gi eit sikrare tilbod med gode stigningsforhold. Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram. Ny sykkeltrasé forbi Nyhauglia vil bli tilnærma universelt utforma, og vil auke framkomma for syklistar. Kollektivfelt frå sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket blir vurdert som del av planforslaget. Dette vil gi ei betre framkomme for kollektiv. Haldeplassar i nordgåande retning på Fjøsangerlokket og ved Kristianborgvannet blir utvida kapasitetsmessig og blir utforma universelt.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte berekning viser at nytta av prosjektet er størst dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Påkoplingar frå sideveggar og krysningpunkt blir vareteke med tilstrekkeleg sikt. Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt, trafiksikkert og separert tilbod for gåande på delar av strekninga Nyhauglia fram til haldeplassar for kollektivtrafikk. Tiltaket fører til mindre syklistar i lokalt og overordna vegnett og betrar dermed trafikktryggleiken elles trafikk.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket legg til rette for eit attraktivt og trafiksikkert tilbod for syklande og gåande på austsida av E39. Det går føre seg fortetting og utbygging i heile Bergensdalen. Sykelstamvegen er ein viktig trasé mellom Fjøsanger og Kristianborg og bind saman Fana-området i sør med sentrumsområda ved Mindemyren i nord. Med god tilrettelegging for sykkel og gonge vil tiltaket bidra til at fleire bilistar vel meir miljøvennleg transportformer.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket legg til rette for eit attraktivt og trafiksikkert tilbod for syklande og gåande på austsida av E39. Sykelstamvegen er ein viktig trasé mellom Fjøsanger og Kristianborg og bind saman Fana-området i sør med sentrumsområda ved Mindemyren i nord. Prosjektet sikrar også ei attraktiv og trafiksikker løysing fram til haldeplassar langs traseen. Med god tilrettelegging for sykkel og gonge vil tiltaket bidra til at fleire bilistar vel meir miljøvennlege transportformer.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59 med oppdaterte kostnader frå 2023. Det er ikkje gjennomført ei eiga samfunnsøkonomisk vurdering av dette tiltaket.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet inngår som ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel, vist i vedteken sykkelstrategi. Prosjektet underbyggjer Miljøløftets hovudmål, nullvekstmålet, om at all auke av trafikken skal skje gjennom gonge, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbyggjer nullvisjonen når det gjeld trafikkulykker. Prosjektet bidreg også med å leggje til rette for «gåbyen» jf. vedteke gåstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet vil fjerne fleire trafikkfarlege forhold langs traseen. Kollektivfelt frå sør på E39 og opp på Fjøsangerlokket blir vurdert som del av planforslaget.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 299 596

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	26 883					
Bygging	Statlege post 30-midlar				5 000	55 000	239 596
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Det er gjennomført anslag i samband med reguleringsplanarbeidet. Nivået på uvisse i reguleringsplanfase ligg på mellom 10 og 20 %.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Sykkelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte berekning viser stor nytte dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping

Planarbeidet har trekt ut i tid i samband med utgreiing og avgjerd av den forenkla løysinga. Tiltak på vestsida av E39 i samband med tilkopling til Straumevegen, og som krev regulering blir planlagt av Vestland fylke, men vil inngå i ein felles reguleringsplan for sykkelstamvegen. Det er semje mellom Bergen, Vestland og SVV om at SVV regulerer det som er omtalt som forenkla løysing på strekninga mellom Fjøsanger og Kristianborgvannet, og at det reguleres ei fullverdig løysing frå Kristianborgvannet til Kristianborg bybanestopp. Fylkeskommunen planlegg tiltak for utbetring av eksisterande kopling mot Straumeveien. Kan realiserast som eitt prosjekt, men med ulike finansieringsløysingar (post 30 og post 30/66)

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Ikke aktuelt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Planarbeidet har teke lengre tid enn venta på grunn av utgreiing og avgjerd om mellombelse løysingar. Det har kome innspel frå VLFK og Bergen kommune om moglege mellombelse tiltak på vestsida av E39 ved Fjøsangerkrysset. Omfang og handtering av desse er ikkje avklarte.

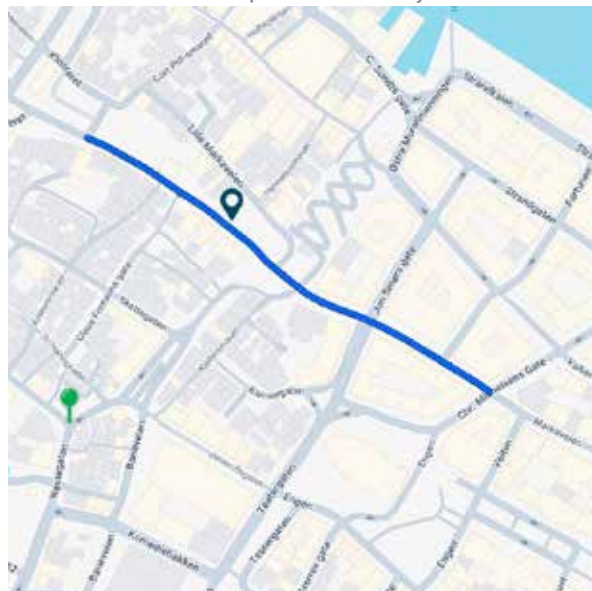
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	4. kvartal 2017	1. kvartal 2019	4. kvartal 2027	1. kvartal 2029	2. kvartal 2030	3. kvartal 2030	4. kvartal 2032	4. kvartal 2032

Gjennomføringsplan utdjuping

Usikkert når det vil liggje føre ein vedteken reguleringsplan. Her føresett 2027.

Klostergaten, gateopprusting

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det blir enklare å ferdast på fortau for gåande, og noko meir tilrettelagt for sykling i blanda trafikk i gata ved at gata blir rusta opp og at det blir rydda i parkeringssituasjonen, slik at fleire vel å gå og sykle i området.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Same svar som over.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Området vil knyte saman det nyopprusta anlegget i Haugeveien med sentrum.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Ryddigare gatestruktur og færre parkerte bilar gir eit meir oversiktleg trafikkbile.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar? Nei Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Strekninga ligg i sentrum med stort potensiale for å gå og sykle til daglege gjeremål. Vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel og gange. Tiltaket vert difor rekna å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomheit. Strekninga vil kople Haugeveien bedre saman med sentrum for mjuke trafikantar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 82400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	9 681	5 000	25 000	25 000	17 719	
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Fylkeskommunen foretok eit byggherreoverslag basert på erfaringstall fra realisert tiltak i Haugeveien.. Dette landet på 75 mill -23 kr. Det vil bli gjennomført et oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning. Kostnadsvurdering under forutsetning av at dette tiltaket skal være eit overflatetiltak. Kostnader knytt til andre etater skal finansierast utanom Miljøløftet. Deltaking frå andre etater gir eit meir komplisert prosjekt, men samtidig fleire aktører å dele felleskostnader på. Det kan komme krav knytt til arkeologi og NIKU. Dette kan påvirke kostnader og framdrift. I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Det er avklart at dette blir eit fellesprosjekt der Bergen Vann, kabeletater og BIR skal være med. Bergen kommune har vannledninger på strekningen fra seint 1800-tall og tidlig 1900-tall.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Gjennomføres innenfor dagens vegareal.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Ikkje kjent at det er naudsynt med grunnerverv. Prosjektet skal halde seg innanfor dagens vegareal.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping Detaljprosjektering startet i 2024 og har haldt fram i 2025. Bergen Vann og kabeletater skal vere med. Deres prosjektering kan påvirke framdrift. Behov for byggesaksbehandling. Geotekniske grunnundersøkelser samt miljøprøver er utført. Området har høy arkeologisk verdi.

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

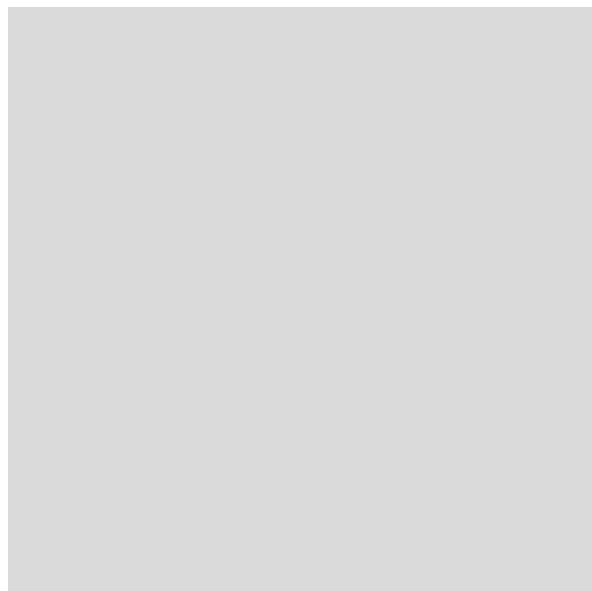
Gjennomføringsplan utdjuping

Detaljprosjektering pågår, Behov for byggesaksbehandling. Tentativ fremdrift: Oppstart bygging i 2027 slutttoppgjør i 2029.



Gangveier til kollektivtraseer

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. Når standarden på gangnettet øker, øker attraktiviteten til kollektivsystemet. Trygge, godt vedlikeholdte og lett tilgjengelige gangforbindelser er nyttige også for gangturer til andre målpunkt. Fokus er i første rekke på det utvidede sentrumsområdet, bydelsstentrene og viktige kollektiv traseer. Prioriteringsrådet behandlet sak 77/24 - Bruk av potten «Gangveier til kollektivtraseer» 25.10.24



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelse til en kollektivholdeplass. Bilvegnettet går på langs av høydekoter, mens oppgradering eller nybygging av tverrforbindelsene korter drastisk ned på tiden gående bruker på å komme seg fra A til B. Snarveier reduserer samlet reisetid til gående.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forseres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å gå langs bilveggen er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilveggen. Konkurranseskraften til gående og syklende økes ved å etablere forbindelser som er kortere enn bil traséene.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Handlingsplan for gange i Bergen kommune er utarbeidet på grunnlag av Plan og bygningsetaten sine konkrete vurderinger av kvaliteten i gangvegnettet i Bergen. På grunnlag av denne kvalitative vurderingen er det planlagt oppgradering og nybygging av i størrelsesorden 80 gangetiltak i 4 års perioden 2022 til 2025. Ny handlingsplan er under utarbeidelse høsten 2025. Møllendal, Kronstad og Arna vil være fokusområder i 2026 og 2027.
Betre trafikktryggleik?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs gater og veger. I tillegg får traseene god belysning og gjøres mest mulig universelt utformet.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Gange sammen med en kollektivreise gir konkurransefordrinn. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot enten fordi det åpnes nye forbindelser eller at eksisterende gange traseer gjøres mer innbydende. Oppgradering med tydelig skilting, bedre belysning, håndlister og trappeavsatser med benker for å ta pause.

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk nytte. I visjonen om en aktiv og attraktiv by, er Gåbyen et hovedmål. Det skal legges til rette for at innbyggerne beveger seg mer i hverdagen og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en menneskevennlig by, der psykisk og fysisk helse styrkes, uavhengig av funksjonsnivå. Kommuneplanens samfunnsdel slår fast at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser, og at Gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, også vil bidra til en mer klimavennlig by.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Styringsramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 49300

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		1 800	1 800	1 800	1 800	
Bygging	Fylkeskommunale midlar		10 500	10 500	10 500	10 500	
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I en del tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav i byggesaken.

Status grunnerverv

Arbeid pågår; Avklart

Status grunnerverv utdjuping

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

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent

Forberedande arbeid utdjuping

I 2025 vil det bli gjennomført tiltak i hovedsak i Fyllingsdalen og i Åsane.

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

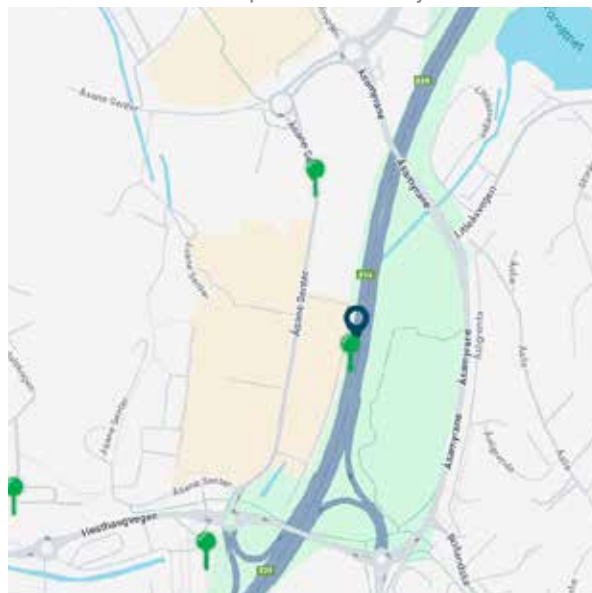
Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltakene hentes fra Bergen kommune sin Handlingsplan for gange. Tiltakene varierer i omfang fra relativt enkle tiltak som går på oppgradering av eksisterende traseer til erverv og bygging av nye forbindelser. I gjennomsnitt brukes det ca. 2 år på gjennomføring av enkelttiltak.

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

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

E39 ligger som en barriere gjennom sentral deler av Åsane. Kartlegging viser behov for å etablere flere nye gang- og sykkelforbindelser over E39. Særlig prioritert er kryssing nord for Arken til C-tomten. Tiltaket er beskrevet i områdeplan for Åsane sentrum, vedtatt i 2012. Strekingen defineres som offentlig utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. I forbindelse med regulering av bybanen i plan65830000 er det avsatt areal til mulig utbygging av bro ved C-tomten. Det kan trolig etableres bro innenfor regulert areal til E39 og bestemmelsene i bybaneplanen. Det antas at broen kan bygges som en prefabrikkert komposittbro tilsvarende den som er etablert på Paradis høsten 2024. Spennet er på om lag 40 meter over E39, og det kreves rampelengder på om lag 100 meter på hver side. Pågående planarbeid på Åsane senter-siden legger opp til å fortrenge arealer som det offentlige har behov for å kunne etablere en bro. Tilstrekkelig areal må derfor reguleres til bro i forbindelse med dette planarbeidet, samtidig som det offentlige bør sikre midler til utbyggingen av strekingen.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Dagens utforming er kombinert gang- og sykkelveg over broene Åsamyrane (i nord) og Hesthaugveien (i sør). Tilbudet er ikke god nok for hverken gående eller syklende. "Sykledit" opplyser om 10 minutter gange og 3 minutter sykling fra Åsane kirke via eksisterende kjørbare bro Åsamyrane til kryss Litleåsvegen x Åsamyrane. Her er det i dag et eksisterende tilbud med fortau/ kombinert gang- og sykkelveg, totalt 600 m. Etter reguleringsplanen til bybanen vil det gis en god tilrettelegging for gående og syklende over bro Hesthaugveien, ved sykkelveg med fortau. Dette alternativet er likevel en lang omveg, hvor total lengden mellom tilsvarende endepunkt blir 1400m. Det er også en del opp- og nedramping i kulvert som medfører redusert attraktivitet. Gitt reiselengden, vil dette i all hovedsak kunne gi et sekundært tilbud for syklende. For gående er strekningen for lang. Det forventes en reisetid for syklende på om lag 7 minutter i dette scenarioet. Ettersom dette gir betydelig lenger reisetid, vil det trolig uansett ikke være primærvalget for syklende som skal til/fra krysset Litleåsvegen (retning Flaktveit). Tiltaket gang- og sykkelbro over E39 vil medføre reiselengde reduseres til ca 450 m. Reisetiden for gående vil være ca. 5 minutter og ca. 2 minutter for syklende. Særlig vil derfor reisetiden for gående reduseres, om lag 50%. For syklende er det i all hovedsak fremkommelighet og attraktiviteten som øker, men om lag 30% reduksjon av reisetid vil være betydelig også for dem. Prosjektet vil ikke redusere reisetiden for kollektivreisende direkte, men indirekte ved at flere potensielle kollektivreisende ved Bybanen kan gå til/fra hjemmet sitt innenfor 10 minutter fra bybanestopp på Åsane senter. Dette fremfor å øke kapasiteten av busser som må legges inn for å kjøre passasjerer frem til bybanestoppene.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ja, se ellers punktet om reisetid. Særlig vil et separat tilbud for gående og syklende gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Dagens løsning med kombinert gang- og sykkelveg over eksisterende broer er ikke tilrettelagt for ønsket økt trafikkutvikling av myke trafikanter og endret adferd ved valg av transportmidler. Etablering utelukkende av separat tilbud for gående og syklende over broen Hesthaugveien vil ikke øke potensialet for gående og syklende fra nordlige områder fra Åsane senter. Det vil dette prosjektet bidra til.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Strekningen er manglende, og er definert som off. utbygging fase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Som gående og syklende i Åsane er det uten en slik bro mange trafikkerte veier som må krysses. Forholdene for myke trafikanter i dag er dårlige og lite attraktive.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	<p>For gående og kollektivreisende er det særlig beboere vest for E39 som vil få særlig nytte av broen. Her trekkes utbyggsområdet kalt "C-tomten" inn, hvor det forventes minimum 500 personer boende i dagens uetablerte område. Dette gjelder også handel på Åsane senter. For syklende er det særlig beboere øst for E39 ved Myrdal og Salhusvegen, samt økt befolkning ved fortetting av Åsane storsenter som vil få et godt tilbud for å sykle inn på sykkelnettet videre sør- og nordover langs bybanens reguleringsplan. Et potensiale åpner seg også for beboere på Flaktveit ved sykkel som fremkomstmiddel ved handel på Åsane storsenter. Løsningen som reguleres vil i stor grad påvirke hvem som får god tilrettelegging. God tilrettelegging er viktig for å gi færre personbilreiser. Sykkelpotensialmodell 2040 tilsier at det er potensiale for ca. 400 syklende per døgn. For gående er det potensialet trolig omkring antall gående over Småpudden,. Dette tilsvarer omkring 1000 gående per døgn. Det antas derfor en forventet reduksjon av ca 1400 personbilreiser per døgn som følge av prosjektet.</p>
--	----	---

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet vil utelukkende gi et "snarveg" tilbud for gående og syklende. Gitt at kvaliteten er høy nok, kan en forvente at om lag 1000 personer endrer reisevane. Den økonomiske besparelsen ved å endre vanene fra fysisk inaktive til delvis aktiv i løpet av et helt liv for 1000 innbyggere vil være ca 14,5 milliarder kroner (2023-kroner) i følge Helsedirektoratets helseeffekts kalkulator (Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet - Helsedirektoratet). Kostnaden ved å etablere tiltaket er usikkert, og dermed vil også den samfunnsøkonomiske nytten være usikker. Kostnaden er med stor sannsynlighet høyere enn 50 millioner kroner eks. MVA, men trolig lavere enn 120 millioner eks. mva. Ettersom det ikke er en entydig kalkulator for å måle den samfunnsøkonomiske nytten for både gående og syklende i Bergen, velges det å bruke Sykkelkalkulator for Oslo og Akershus. Her vil input være antall myke trafikanter (ikke antall syklende) ettersom broen vil være viktig for gående. Gitt ca. 1400 syklende/gående, med etableringskostnad 120 millioner kroner, vurderes tiltaket som positivt som samfunnsøkonomisk nytte. Dette gir en netto nytte på 10,1 per budsjettkrone. Den samfunnsøkonomiske nytten må oppdateres når tiltaket og kostnadene konkretiseres.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	150 000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar						120 000
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet						30 000

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt anslag på plan- og prosjekteringskostnad med basis i komposittbroen Paradis bro med modifikasjon. Kostnaden knyttet til bygging må justeres etter mulighetsstudie og forslag til rampeløsning i pågående arealregulering. Det forutsettes at broen er prefabrikkert og kan monteres raskt slik at stenging av E39 begrenses i den grad dette er mulig.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdyping Antar 1. gangs offentligsyn for Åsane sentrale deler våren 2025.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping Erverv må bestemmes når tiltakets yttergrenser er avklart.

Forberedande arbeid

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

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2025	4. kvartal 2025		4. kvartal 2027	3. kvartal 2027	4. kvartal 2029	1. kvartal 2029	4. kvartal 2031	4. kvartal 2031

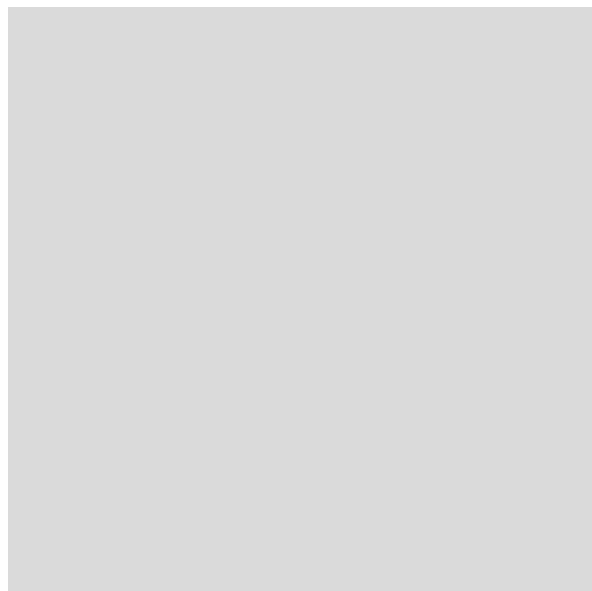
Gjennomføringsplan utdyping

Gjennomføringsplanen baserer seg på at tiltaket reguleres gjennom tilgrensende reguleringsplaner.



Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

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



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelser mellom målpunkter. Bilvegnettet går på langs av høydekoter, mens oppgradering eller nybygging av tverrforbindelsene korter drastisk ned på tiden gående bruker på å komme seg fra A til B.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forseres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å få langs bilvegene er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilvegene.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	En ambisjonen i Gåstrategien er å ha kvartalsstruktur som ikke er mer enn 70 ganger 70 meter. I deler av byen er dette vanskelig å oppnå. Der tilbudet for gående er dårlig forsøker en å bedre dette enten ved å oppgradere eksisterende dårlige trasser eller bygge nye.
Betre trafikktryggleik?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs bilvegene.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Ved å bedre tilbudet til gående vil flere la bilen stå å heller benytte gode gangeforbindelser. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot fordi gangtraseer gjøres mer innbydende eller det bygges helt nye forbindelser. Oppgradering med tydelig skilting, bedre belysning, håndlister og trappeavsatser inklusive benker for å kunne ta pause.

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk nytte. I visjonen om en aktiv og attraktiv by, er Gåbyen et hovedmål. Det skal legges til rette for at innbyggerne beveger seg mer i hverdagen og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en menneskevennlig by, der psykisk og fysisk helse styrkes, uavhengig av funksjonsnivå.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) slår fast at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser, og at Gåbyen, sammen med en økt satsing på kollektiv og sykkel, også vil bidra til en mer klimavennlig by.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 28400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege belønningssmidlar		8 200	8 500	5 700	5 700	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		2 050	2 125	1 425	1 425	

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjort en kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet. Det er gjennomført kartlegginger av gangveinettet i Bergen som viser at en står foran betydelige oppgaver.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I endel tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav.

Status grunnerverv

Arbeid pågår; Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnerverv. En del tiltak er på kommunal grunn.

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent

Forberedande arbeid utdjuping

Tiltakene hentes fra Handlingsplan gange i Bergen kommune. Når en ikke klarer å erverve grunn eller av andre årsaker må regulere tiltaket nytte kostnads vurderes tiltaket og det er relativt få tiltak som blir regulert.

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltakene hentes fra handlingsplan for gange. Det gjennomføres anslagsvis 3 til 8 tiltak pr år innenfor denne potten. Tiltakene varierer i omfang fra relativt enkle tiltak som går på oppgradering av eksisterende traseer til erverv og bygging av nye forbindelser. I gjennomsnitt brukes det ca 2 år på gjennomføring av enkelttiltak.



Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Steinknuseverket i Ytre Arna vil utvide og har på nytt starta arbeidet med å utarbeide en reguleringsplan. Planen legges ut på offentlig ettersyn høsten 2024. Bergen kommune har spilt inn at det bør reguleres inn en gang- og sykkelveg mellom Ytre Arna og Breistein. Bakgrunnen for dette var ønske om å gi en turmulighet og styrke forbindelsen mellom Breistein og Ytre Arna.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Traseen vil binde sammen Ytre Arna med Breistein for både fotgjengere og syklister.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	I dag er det en manglende kobling mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	I dag er det en manglende kobling for gående og syklende mellom Ytre Arna og Breistein / Haukås.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Alternativ trase for gående og syklende er svært lang og ikke trafiksikker.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Både Ytre Arna og Breistein vil få et flott nærtur tilbud.
Færre personbilreiser på andre måtar?		Det vil kunne gi innbyggere i Ytre Arna tilgang pr sykkel til idrettsanlegg og skole på Haukås. Traseen vil og kunne bli en svært verdifull turveg for innbyggere på begge sider.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket er en kombinert turveg og gang- og sykkelveg. Områdesatsingen i Ytre Arna har spilt inn tiltaket. Det er begrenset med gode turmuligheter i Ytre Arna dersom en ikke vil gå langs trafikkert veg eller til fjells.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet henger sammen med NCC sin regulering av utvidet virksomhet blant annet knyttet til funksjon som avfallsdeponi og tilgang til egen havn.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			517	8 590		
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			180	2 147		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Ett svært overordnet byggherreanslag er lagd. Det har og vært gjennomført avklaringer knyttet til eierskap og kvalitet på eksisterende privat veg. Ambisjonene er noe redusert fra tidligere og kostnadsbehovet er tilsvarende redusert. I 2027 er det avsatt midler til eiendomserverv og i 2028 midler til bygging.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Bergen vann ønsker å etablere vannledning mellom Ytre Arna og Breistein for å trygge vannforsyningen i denne delen av kommunen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Arbeid med reguleringsplan pågår. Sannsynlig vedtatt plan i løpet av 1. halvår 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

En er avhengig av å få ervervet areal fra 5-6 private grunneiere.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Forberedende arbeider har ikke startet.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2026	2. kvartal 2026	2. kvartal 2024	2. kvartal 2026	1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuping

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



Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4B, Kanalvegen–Kristianborg

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen

Prosjektomtale og føremål

Delstrekninga er eit ledd i å binde saman gang- og sykkeltilbodet frå Fana og Ytrebygda med sykkeltilbodet frå sentrum og Fyllingsdalen fram til Kristianborg bybanestopp. Strekninga som inngår i BT2 går frå like sør for Kanalveien til Kristianborg bybanestopp, ca. 400 m. Fullverdig sykkelstamveg, sykkelveg med fortau, gåande kryssar under Kanalvegen i eksisterande kulvert, sykkelveg under Kanalvegen i ny kulvert. Kanalvegen får endra linjeføring frå rundkjøring E39 til kryss med Conrad Mohrs veg. Sykkelveg med fortau til Kristianborg bybanestopp. Planlegginga har også omfatta omlegging av første del av Kanalvegen, frå rundkjøring med E39 til sør for Conrad Mohrs veg. BT2 må gjennomførast samtidig med omlegging av Kanalveien og utbygging av delfelta S1-S4 i områdeplan for Mindemyren og øvrige infrastrukturtiltak i området.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Separate areal bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og moglegheit for å kome seg raskare fram.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Separate areal gir mindre konflikhtar mellom brukargrupper og med dette betre framkomme. Tiltaket vil kople saman eksisterande sykkelruter i området og betre samanhengen i transportsystemet.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sykelstamvegen dannar ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak blir forsterka av den store fortettinga og utbygginga som skjer sentralt i heile Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte berekning viser at nytta av prosjektet er størst dersom heile strekninga frå Flesland til sentrum blir bygd ut.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikthar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt, trafikk-sikkert og separert tilbod for gåande og syklende.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting rundt bydelsentra og bybanen. Det er venta at prosjektet vil ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken, ved å binde saman eksisterande sykkel- og gangakser og gi god kopling til målpunkt både i og i tilknytning til planområdet.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Prosjektet legg til rette for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir ein effektiv sykkelveg til og frå Bergen sør og Mindemyren, samt mot Bergen vest via sykkel tunnelen mot Fyllingsdalen. Tiltaket vil gi betre framkomme for gåande og syklende og betre samanheng i transportsystemet. Prosjektet er venta å ha stor nytteverdi både lokalt og for den gjennomgåande gang- og sykkeltrafikken.

Samfunnsøkonomisk nytte

Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen frå Flesland til Bergen sentrum blir bygd ut er samfunnsnytta berekna til 5,59 med oppdaterte kostnader frå 2023. Det er ikkje gjennomført ei eiga samfunnsøkonomisk vurdering av dette tiltaket.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er ei viktig delstrekning i hovudrutenettet for sykkel vist i vedteken sykkelstrategi. Prosjektet underbyggjer Miljøloftets hovudmål om nullvekst, at all auke av trafikken skal skje gjennom gonge, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbyggjer nullvisjonen når det gjeld trafikkulykker. Prosjektet bidreg også med å leggje til rette for Gåbyen jf. vedteke gåstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting rundt bydelsentra og Bybanen.

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 146 000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar					5 000	141 000
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping	Statens vegvesen har laga kostnadsoverslag for etablering av sykkelstamvegen, inkludert ny kulvert og flytting av deler av Kanalvegen som er naudsynt for å etablere sykkelstamvegen. Kostnadsoverslaget omfattar ikkje heile omlegginga av Kanalsvegen slik den er beskriven i områdeplan for Mindemyren. Det er krevjande å skille elementa i kostnadsoverslaget frå kvarandre. Dette vil verte ein oppgave for koordineringsgruppa for Mindemyren fram mot neste rullering av Handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Nei
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	BT2 må gjennomførers samtidig med omlegging av Kanalveien og utbygging av delfeltene S1-S4 i områdeplan for Mindemyren og øvrige infrastrukturtiltak i området.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2027
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	2. halvår

Planstatus utdjuping	Planarbeidet for heile strekninga på DS4 frå Fjøsanger til Kristianborg har trekt ut i tid i samband med utgreiing og avgjerd av den forenkla løysinga i sør. Tiltak på vestsida av E39 i samband med tilkopling til Straumevegen, og som krev regulering blir planlagt av Vestland fylke, men vil inngå i ein felles reguleringsplan for sykkelstamvegen. Det er semje mellom Bergen, Vestland og SVV om at SVV regulerer det som er omtalt som forenkla løysing på strekninga mellom Fjøsanger og Kristianborgvannet, og at det reguleres ei fullverdig løysing frå Kristianborgvannet til Kristianborg bybanestopp. Fylkeskommunen planlegg tiltak for utbetring av eksisterande kopling mot Straumeveien. Kan realiserast som eitt prosjekt, men med ulike finansieringsløysingar (post 30 og post 30/66)
-----------------------------	---

Status grunnerverv	Ikke avklart
---------------------------	--------------

Status grunnerverv utdjuping	
-------------------------------------	--

Forberedande arbeid	
----------------------------	--

Forberedande arbeid utdjuping	Planarbeidet har teke lengre tid enn venta på grunn av utgreiing og avgjerd om mellombelse løysingar i søndre del av delstrekning 4.
--------------------------------------	--

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	4. kvartal 2017	1. kvartal 2019	4. kvartal 2027	1. kvartal 2029	2. kvartal 2030	3. kvartal 2030	4. kvartal 2032	4. kvartal 2032

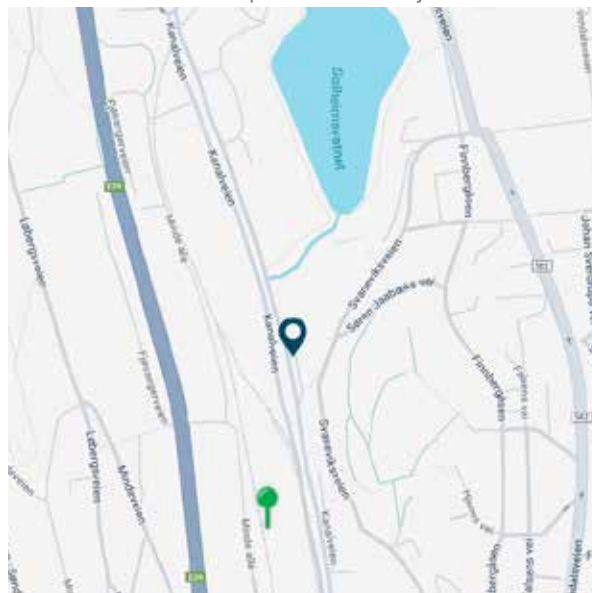
Gjennomføringsplan utdyping

Usikkert når det vil liggje føre ein vedteken reguleringsplan. Her føreset 2027. BT2 frå sørenden av Kristianborgvannet og fram til Bybanestoppet ved Kristianborg vil vere naturleg å etablere i samband med planlagd framtidig arealutvikling på Mindemyren (i tråd med Områdeplan for Mindemyren). Ny trasé for sykkelstamvegen på denne strekninga føreset at Kanalvegen blir flytta og dette må gjennomførast i samband med den planlagde transformasjonen av området. Det er gitt ein usikker prognose på venta realisering av tiltaket. Det kan være aktuelt at partane i fellesskap finn ein gjennomføringsplan for realiseringa av tiltaket som medfører at andre enn SVV vil vere byggherre for heile eller deler av tiltaket. I so tilfelle vil det vere aktuelt å flytte noko av finansieringa fra post 30 til tilskudd på post 66.



Mindemyren, byggetrinn 2

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Prosjektet omfatter de resterende arbeidene ved offentlig samferdselsinfrastruktur på Mindemyren. Dette gjelder spesifikt områder som ikke er utbygget av Bybanen utbygging som del av Bybanelinje 2. Det gjelder deler av fylkeskommunalt vegnett som ikke er ferdigstilt. Formålet er å frigjøre areal til fortetting i et område med gode kollektivmuligheter. Dette vil bidra til nullvekstmålet. Omlegging av fylkesveg er også en forutsetning for at sykkelstamvegen skal realiseres. Dette gir både god byutvikling, samt at tiltak i sykkel- og gåstrategi etableres. Det er ved bystyresak 84/23 i Bergen kommune vedtatt en fordeling av hvor mye midler det private skal betale i anleggsbidrag, samt hvor mye det offentlige skal bidra med. For å sikre videre byutvikling spilles prosjektarket inn for å konkretisere fordeling av den offentlige finansieringen. Prosjektarket inkluderer kostnader knyttet til utbygging etter områdeplan på Mindemyren, PlanID 61140000. Endringer som følge av pågående detaljreguleringsplaner for delfelt 3 og 4 (planID 66220000), delfelt 1 og 2 (planID 66110000) og Statens vegvesens sykkelstamveg delstrekning 4 (planID 66380000) er ikke hensyntatt. Med dette følger usikkerhet knyttet til kostnader og standard som skal bygges ut. Felles for alle er uansett en nødvendighet i å flytte eksisterende vegarm fra E39 og inn i FV 5328 Kanalveien.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende? Nei

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Strekningene som foreslås finansierte sikrer separering av gående og syklende i Conrad Mohrs gate FV5328 S1D1 m91 til m3057. Dette gir en utvidelse av eksisterende sykkelveg med fortau som i 2024 starter ved utløp av Fyllingstunnen. I tillegg inkluderes manglende utbygde anlegg i Kanalveien.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Nei	
Betre trafikktryggleik?	Ja	Flytting av fylkesveg frigjør arealer til utbygging av separate tilbud for gående og syklende. Dette øker trafikksikkerheten for myke trafikanter, særlig gående.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Potensialet for fortetting som følge av flytting av fylkesveg vil redusere beboeres behov for personbilreiser ved kollektiv, gange eller sykling.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke vurdert.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet må til enhver tid forholde seg til vedtatte reguleringsplaner. Per nå er det områdeplanen til Bybanen som er gjeldende. Trolig kan en forvente noe endringer ved pågående detaljreguleringsplaner.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Å flytte fylkesveg muliggjør etablering av sykkelnett iht sykkelstrategi 2020-2030.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 1381413

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		3 000	3 000			
Bygging	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet						46 575
Bygging	Statlege post 30-midlar				5 000	30 000	224 785
Anna	Anna finansiering utanfor Miljøløftet				1 000	5 000	1 197 705
MVA	Fylkeskommunale midlar				1 050	6 300	47 205
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet						11 644

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Bystyret har bestemt at anleggsbidrag skal baseres på P50. Det medfører at totalkostnaden i prosjektet også gjelder P50. Det er ikke avsatt midler til P85. Bergen kommune - Søk i politiske saker Det er antatt at prosjektet tilsvarer ca. $\frac{3}{4}$ av gjenstående infrastruktur arbeider langs Mindemyren. Det knyttes høy usikkerhet til det endelige tiltaket, og kostandsanslaget må oppdateres når nye planer reguleres. Anleggsbidraget vil dog ikke øke, men indeksreguleres etter tidspunkt på gjeldende avtale. Det er ikke endelig vurdering av forholdet mellom kommunale andeler og Miljøloftets andel, prosjektet må vurderes når prosjekteier er bestemt. Kostnadene gjelder Mindemyren som en helhet, av det som ikke er inkludert. Statlige tiltak inngår ikke i dette prosjektarket, da det dekkes av andre prosjektark i Miljøloftets portefølje. Byggherre ved Vestland fylkeskommune har vært del av kostnadsestimatet. Midlene er tentative gjennomføringskostnader. Kostnadsestimatene er usikre inntil det foreligger et byggherreoverslag for tiltakene som skal gjennomføres.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Sykkelstamveg delstrekning B er overlappende.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Områdeplan er vedtatt. Det pågår detaljreguleringer som kan påvirke prosjektets omfang og kostnad. Det er ikke hensyntatt i prosjektarket.

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

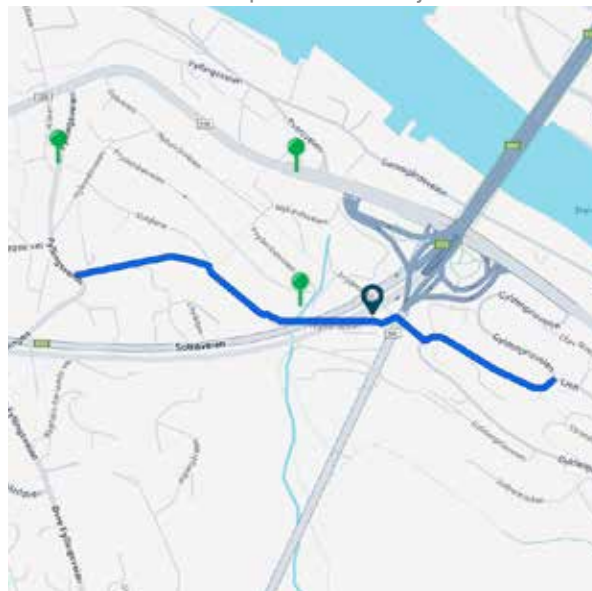
Forberedande arbeid utdjuping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2028		

Gjennomføringsplan utdjuping

Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien. Sikkerhet og fremkommelighet.

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Tiltakene er hentet fra sykkelstrategi og Handlingsplan for sykkel 2021–2024. Prosjektet omfatter tre gater fra Fyllingsveien til Lien/Michael Krohns gate. Gyldenprisveien er særlig utfordrende med smale fortau, bratte stigninger, bussrute, skolevei og adkomst til barnehage og idrettsanlegg. Området har levekårsutfordringer og mangler blå-grønne strukturer og gode snarveier. Prosjektet er delt i to hoveddeler:

a) Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien – sikkerhet for gående og syklende
Tiltaket innebærer gjennomgående fortau langs hele strekningen, sykling i blandet trafikk i Gabriel Tischendorfs vei, etablering av sykkelpassasje mellom Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien, samt sykkelfelt i stigning- og sykling i blandet trafikk nedover Frydenbølien. Forprosjekt fra 2021 anbefalte blandet trafikk og tosidig fortau i Gabriel Tischendorfs vei og sykkelfelt i stigning i Frydenbølien. Etter nabovarsel ble prosjektet nedskalert i Gabriel Tischendorfs vei; gjennomgående ensidig fortau og færre landingsarealer for gående. Landingsarealer beholdes kun der barnetråkk viser farlig skolevei. Tiltakene gir betydelig gevinst for gående ved å sikre sammenhengende fortau og trygg skolevei. For syklende gir innsnevret kjøreareal lavere fart og bedre trafikksikkerhet, samt sykkelfelt i stigning på Frydenbølien.

b) Gyldenprisveien – fremkommelighet og sikkerhet
Planforslaget, under offentlig behandling 2025-2026, prioriterer bedre forhold for gående og syklende. Fortau utvides slik at to rullestoler eller barnevogner kan møtes, og det etableres sykkelfelt i oppoverbakke. Tosidig fortau opprettholdes der areal tillater det, særlig ved barnehage. Gatens bratte stigning gjør universell utforming umulig, men tiltakene sikrer minimumsstandard for trygg ferdsel. Gatesnittet er snevret til absolutt minimum for å gi plass til myke trafikanter samtidig som bussfremkommelighet opprettholdes. Envegsregulering er vurdert som urealistisk grunnet busslinje i begge retninger. Som følge av utvidelse av fortau og sykkelfelt må ca. 16 parkeringsplasser fjernes. Dette vurderes som nødvendig for å oppnå trafikksikkerhet og fremkommelighet. Hovedmål: Bedre sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende, med sammenhengende fortau, sykkelfelt i stigning og redusert fart, samtidig som kollektivtrafikk ivaretas.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gående får et helhetlig tilbud ved gjennomgående gangareal/fortau og landingssoner ut fra enkelteiendommer der hvor det ikke er tilstrekkelig plass til etablering av fortau. Syklende får et eget tilbud i Frydenbølien og Gyldenprisveien som ikke eksisterer i dag. I Gabriel Tischendorfs vei vil syklende, som i dag, sykle i blandet trafikk. Noe gateparkering vil fjernes, slik at det blir tryggere og mer oversiktlig å gå og sykle i Gabriel Tischendorfs vei.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Det er ikke etablert sykkeltilbud i dag på Damsgård. Syklisters sikres en trygg strekning mellom Fyllingsveien og Puddefjordsbroen. Dersom siste strekningen mellom Gyldenprisveien og Damsgårdsveien etableres, vil dette også gi en direkte adkomst til gang- og sykkelbroen Småpudden. Dette er per 2025 ikke ønsket av Byråd for Byutvikling.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Kryss og avkjørsler snevres inn og siktsoner sikres. Dette forventes å redusere fartsnivå og gi bedre trafiksikkerhet. Trafikkmengden i enden av Gabriel Tischendorfs vei reduseres betydelig ved mindre parkering der det etableres et eget areal for gående.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Eksisterende vegbane omfordelles slik at det er plass til langsgående gangareal i hele Gabriel Tischendorfs vei.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Antall parkeringsplasser i gatesnittet reduseres, og medfølgende vil trafikk og personbilreiser reduseres.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tellinger gjennomført i 2021 viser at det er ca 40 syklende i makstimen på strekningen mellom Fyllingsveien og Lien (primærvalg for trase). Andelen er 50% kvinner og 50% menn, og det ansees derfor som en viktig rute for trygghetssøkende syklisters. Forskning viser at kvinner er langt mer trygghetssøkende enn menn, og generelt er fordelingen høyere andeler menn enn kvinner som sykler. Prosjektet vil utelukkende gi et "snarveg" tilbud for gående og syklende. Gitt at kvaliteten er høy nok, kan en forvente at om lag 300 personer endrer reisevane. Den økonomiske besparelsen ved å endre vanene fra fysisk inaktive til delvis aktiv i løpet av et helt liv for 300 innbyggere vil være ca 4,32 milliarder kroner (2023-kroner) i følge Helsedirektoratets helseeffekts kalkulator (Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet - Helsedirektoratet). Kostnaden ved å etablere tiltaket er usikkert, og dermed vil også den samfunnsøkonomiske nytten være usikker. Kostnaden ved etablering er med stor sannsynlighet lavere enn 65 millioner eks. mva. Ettersom det ikke er en entydig kalkulator for å måle den samfunnsøkonomiske nytten for både gående og syklende i Bergen, velges det å bruke Sykkelskalkulator for Oslo og Akershus. Gitt ca. 500 syklende i døgnet, med etableringskostnad 65 millioner kroner, vurderes tiltaket som negativt for samfunnsøkonomisk nytte. Dette gir en netto nytte på -0,8 per budsjettkrone. Samtidig er det viktig å påpeke at løsningen er begrenset i den grad dette lar seg gjøre. For at det skal netto nytten i denne modellen skal være positiv må enten det genereres sykkeltrafikk på om lag 1500 syklende per dag eller kostnaden reduseres til 24,3 millioner kroner (eventuelt en kombinasjon av nevnte). Denne analysen tar ikke hensyn til besparelser i økt helse.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltaket bedrer i all hovedsak forholdene til både syklende og gående. Kollektiv vil fremdeles ha fremkommelighet sammen med andre motoriserte kjøretøy, men det kan være noe mer venting ved større kjøretøy som møtes i svinger. Alle holdeplasser for kollektiv opprettholdes.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 67275

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			17 595	24 480	24 480	
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet			4 398	6 210	6 210	

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsestimat i 2023 samt oppdatert kostnadsestimat 2024 for strekninger i byggesak tilsier utbyggingskostnad på om lag 45 mill. kroner eks. MVA. Dette med usikkerhet +- 40%. Grunnerverv og byggherrens egne kostnader er ikke prissatt i konsulentens kostnadsestimat, og det tas høyde for dette i prosjektarket.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Tiltaket gjelder vegene Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien. Når tiltaket er etablert vil det være en helhetlig og attraktiv løsning for trygghetssøkende syklistar mellom Fyllingsveien og Småpudden. Samtidig utbygging vil være fordelaktig, men ikke nødvendig for gjennomføringen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

1. halvår

Planstatus utdyping

Prosjektet omfordeler eksisterende samferdselsareal, samt mindre utvidelser i Gyldenprisveien. Det er kun Gyldenprisveien som krevjer ny reguleringsplan, og dette er levert til politisk behandling høsten 2025.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerv utdyping

Det er behov for mindre grunnerv langs Gyldenprisveien. Prosjektets reguleringsplan er sendt til politisk behandling i bystyret høsten 2025.

Forberedende arbeid

Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår

Forberedende arbeid utdyping

Byggesak pågår, behandling av reguleringsplan pågår november 2025. Forventet vedtak i begge saker 1. halvdel av 2026. Samtidig detaljprosjektering og regulering medfører at tekniske detaljer er avklart i 2025, og med dette er prosjektet byggeklart i vedtak av plan.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	4. kvartal 2021	4. kvartal 2023	2. kvartal 2026	4. kvartal 2023	2. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

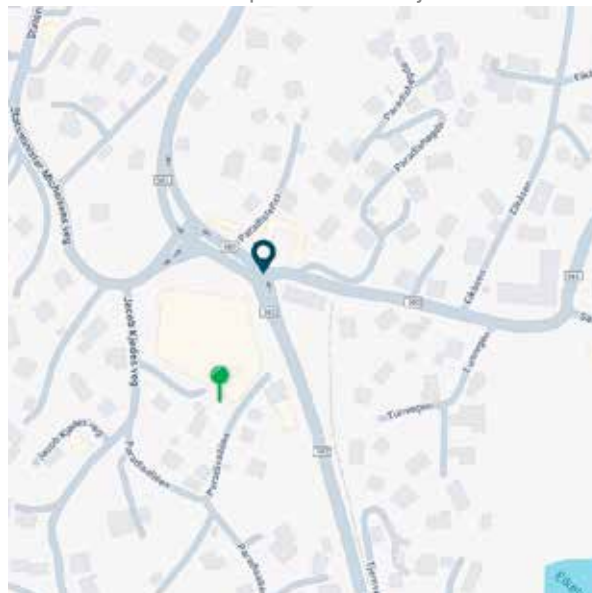
Gjennomføringsplan utdyping

Samtidig detaljregulering og prosjektering skal sikre gjennomførbarhet. Tiltaket i Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien kan starte før reguleringsplanen er vedtatt, da nevnte strekninger ikke krever grunnerv eller reguleringsplan. Byggefase starter ved bevilgning.



Paradis 2. byggetrinn

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Vidare utbygging av infrastruktur i transformasjonsområdet og kobling mot tilgrensande tiltak. Som ledd i den fortettande utbyggingen av området skal eksisterande infrastruktur justerast og utvidast slik at det kan leggast til rette for gode og trafikksikre løysingar som bygger opp under nullvekstmålet. Behovet for tiltak vert forsterka av den store fortettingen og utbyggingen i området. Tiltaket gir betre framkomme for mjuke trafikantar, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket tilrettelegger for etablering av attraktivt og trafikksikkert tilbud for gåande, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket kobler infrastruktur bygd i byggetrinnnet "Infrastruktur Paradis" til tiltak for mjuke trafikantar i retning Storetveit og Nesttun.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafikk-sikker og god «myk» transport. Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen», jf. kommuneplanens arealdel

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?

Ja

Paradis er et av de prioriterte fortetningsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøloftets hovedmål, gir områdeplanen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken. Rækkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området.

Færre personbilreiser på andre måtar?

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 214200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		5 200	15 500			
Bygging	Statlege post 30-midlar				24 800	41 400	96 500
MVA	Fylkeskommunale midlar				4 700	7 800	18 300

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er vurdert etter anslag gjennomført 23. okt. 2024 i regi av fylkeskommunen. Kostnadsvurderingane inneheld ikkje kostnader knytt til torgareal. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag når det ligg føre. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Realiseringen av områdeplanen forutsetter eksternt finansiering etter utbyggingsavtaler. Nivå på eventuelt eksternt bidrag til dette byggetrinnet avklarast fram mot kommande rulleringar av handlingsprogrammet. Beløp oppgitt i 2027 er knytt til erverv og prosjektering. (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 Miljøloftet/AKG).

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 1. halvår

Planstatus utdjuping

Reguleringsplan for fv. 5200 m.fl. Tunvegen -Jacob Kjødesveg gang og sykkelveg (Bergen) vart i 2024 overlevert for endeleg slutthandsaming i Bergen kommune. Det er trong for mindre justeringar før endeleg slutthandsaming, venteleg i 2026. Denne reguleringsplanen vil gi premisser for dette byggetrinnet.

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Det er starta opp detaljprosjektering av del av tiltaket som ikkje er omfatta av Tunvegenplanen, men som er omfatta av områdeplanen frå 2014. Resterande prosjektering ved vedtak på plan.

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

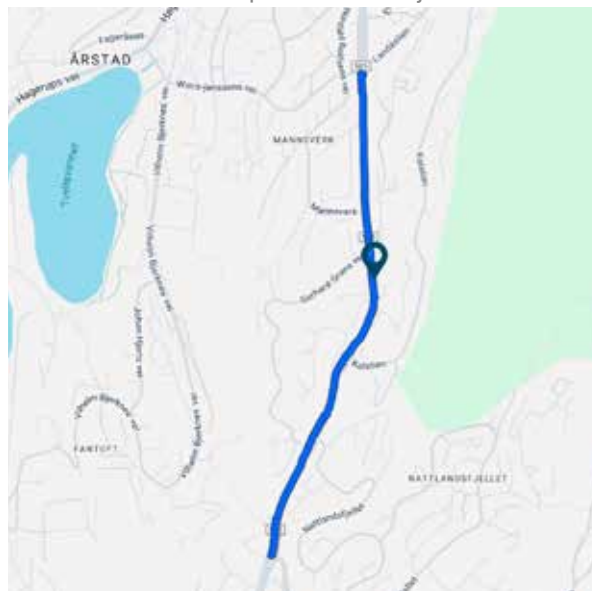
Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Regulering og detaljprosjektering pågår. Oppstart tidligst i 2028.



Nattlandsveien byggetrinn II, Wiers-Jenssens vei -Birkelundstoppen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre.

Strekninga inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune og er ei viktig lenke i vegnettet både for syklande, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt. Strekninnga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Strekninga er andre etappe av utbygging i Nattlandsveien. For å få eit einsarta system for syklande er det viktig å få planlagt heile strekninga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg, og mindre konflikt med andre trafikantar. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Strekninga ligg som utbyggingsfase 1 i sykkelstrategi for Bergen, med høgt potensiale for syklende (rundt 1000 pr døgn). Det vil bidra til å overføre reiser frå personbil til sykkel, gange og kollektiv. Tiltaket vert rekna å ha god måloppnåing med omsyn til samfunnsøkonomi.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden i søndre del av Nattlandsveien, Mannsverk og Landås. Strekingen ligg innanfor ytre fortettingssone og byfortettingssone i KPA. Prosjektet er forankra i Sykkelstrategi for Bergen, der strekninga er del av sykkelnettet og ligg i utbyggingsfase 1. Prosjektet er i tråd med gjeldande strategi for kollektiv.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Strekningen inngår i pågåande reguleringsplan for Natlandsvegen. Det er ved denne rulleringa ikkje teke ei eige kostnadsvurdering av denne delstrekningen. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før eventuell realisering av tiltaket.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Forprosjekt vart gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare regulering. Formell oppstart på reguleringsplan hausten 2023. Arbeid med utarbeiding av planutkast vil halde fram i 2026. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

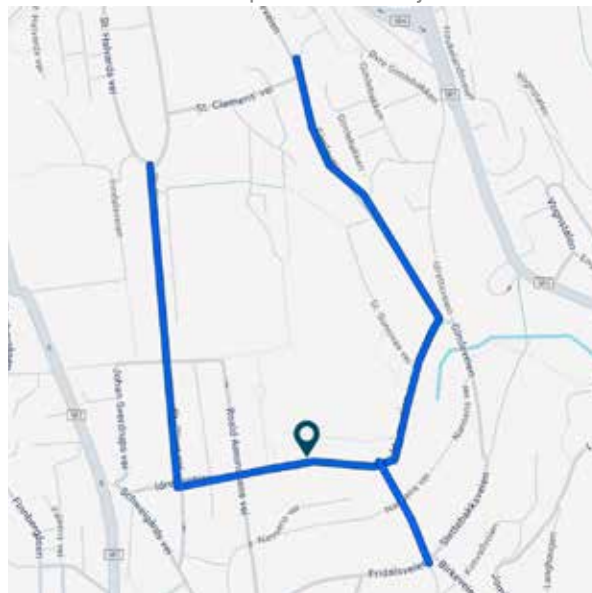
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027. Endeleg framdrift må vurderast ved kommande rulleringar av handlingsprogrammet.

Nymark øst. Sykkelprioriterte gater og tilpasning av kjøremønster

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål

Tiltaket er et nettverk av sykkelprioriterte gater på Nymark mellom Haukelandsveien i sør og Høgskulen på Vestlandet i nord. Dette medfører et visuelt innsnevret gatesnitt, men det tillates kjøring på syklistenes vilkår. Nymark har en svært viktig funksjon i sykkelnettet ved å fordele sykkeltrafikk fra Landås direkte ned til hoved-sykkelruten på Kronstad. Det er dessuten både skole og barnehage langs strekningen som er viktige målpunkt, samt idrettsanlegget Brann stadion. Potensialet for syklister er høyt, om lag 1500 syklister i døgnet. I forprosjektet pekte sykkelprioriterte gater seg ut som det mest realistiske å etablere, da både sykkelfelt og enveisregulert sykkelveg krever mer areal enn gatenettet kan tilby i dag. Forprosjektet presiserer at sykling alene i blandet trafikk ikke vil øke sykkelandelen, og dermed ikke være egnet formålet på sykkelnettet. Prosjektet er per 2025 i avsluttende deler av prosjekteringsfase. Det har vært vurdert i hvilke gater parkering kan tillates, og i hvilke gater fremkommeligheten og trafikksikkerheten må prioriteres. Prosjektet berører om lag 50 parkeringsplasser.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Syklende får en tydeligere posisjon i gatebildet med økt framkommelighet og trafikksikkerhet. Gåendes tilbud vil bedres forringes som følge av prosjektet. Det er ikke kollektivruter langs strekningen.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sammen med prosjektene Hagerups vei og Nattlandsveien i regi av Vestland fylkeskommune vil det etter etablering av tiltakene være et tydelig og prioritert sykkelnett fra Birkelundsbakken og helt frem til Bergen busstasjon. Det vises til vedlagt bilde "Nymark som del av sykkelnettet". I tillegg vil en sidegren i Idrettsveien sikre trygg ferdsel for syklende mellom Nattlandsveien og Haukelandsveien i den del av sykkelnettet hvor Nattlandsveien ikke er inkludert.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Fjerning av gateparkering vil særlig gi økt trafikksikkerhet i gaten. Dessuten skal prosjektet bedre belysningen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Et trygt og tilrettelagt sykkelnett over et større område vil redusere behovet for personbilreiser.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Reduksjon i gateparkering vil redusere antall personbilreiser

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikke laget samfunnsøkonomiske modeller for å vurdere nytten av sykkelprioriterte gater. Dette er en velprøvd løsning i utlandet, hvor dette er særlig benyttet i Nederland. Erfaringer fra Stavanger kommune tilsier at en kan forvente tredobling av syklistene i gaten, redusert motorisert trafikk og økt gangtrafikk som følge av løsningen. Legges det til grunn at det i dag er ca 500 syklistene i døgnet, som økes til 1500 syklende, vil dette gi ca 1000 nye syklistene som følge av tilrettelegging. Antas det også en 30% økning i antall gående som følge av løsningen, fra 500 til 650, vil dette gi en samlet endring i fysisk aktivitet til 1150. Den økonomiske besparelsen ved å endre vanene fra fysisk inaktive til delvis aktiv i løpet av et helt liv for 1150 innbyggere vil være ca 16,7 milliarder kroner (2023-kroner) i følge Helsedirektoratets helseeffekts kalkulator (Kalkulator for å beregne helseeffekter av fysisk aktivitet - Helsedirektoratet).

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type)	Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)	25000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			25 000			
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet			6 250			

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag; Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Baseres på konsulentoverslag høsten 2025, lagt på byggherrekostnader og forventet tillegg. Vurdert opp mot prosjektet sykkelprioritert gate Kronstadhøyden som ble gjennomført i 2025 og gir gode indikasjoner for hvor kostnadsnivået på Nymark vil ligge.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Utbyggingen i seg selv er uavhengig av andre nærliggende prosjekter. Prosjektet omhandler i all hovedsak overflatearbeider.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjujing

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing Det vil foreslås minnerlig avtale om grunnerverv for et mindre område. Grunnervervet er ikke avgjørende for gjennomføring av prosjektet.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjujing Byggesak forventes avklart medio 2026.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	1. kvartal 2022			2. kvartal 2024	2. kvartal 2026	2. kvartal 2027	3. kvartal 2027	3. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjujing

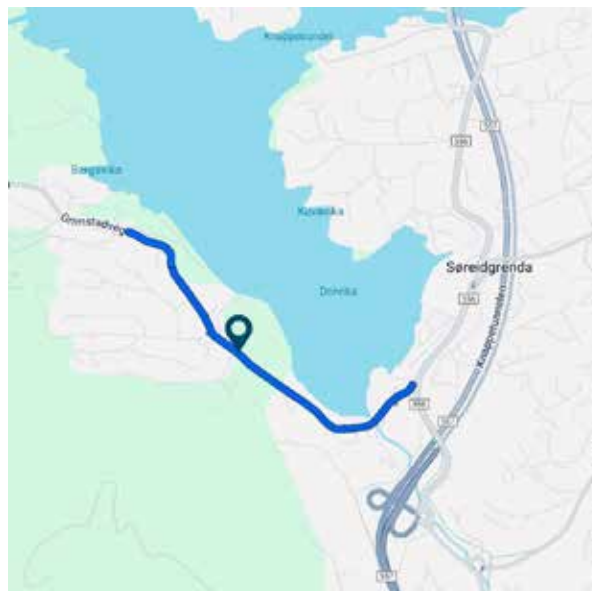
Det forventes kort gjennomføringsperiode, da det i all hovedsak er overflatebehandling (dekke) som gjennomføres. Grunnet egenskapene til rød asfalt må denne anlegges i perioden mai til september.



Grimstadvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Utbetring av om lag 650m eksisterande veg, samt bygging av ny gang- og sykkelveg. (Første del på strekningen fra kryss Ytrebygdsveien og til avkjørselen til Bergen Marine). Eksisterende fylkesveg er smal, svingete og uten tilbud til myke trafikantar. I perioder er det svært omfattende tungtrafikk til og fra næringsområdet på Stamsneset. Tiltaket er forankra i Regional transportplan, men tiltaket er svært krevjande å løfte økonomisk. Ei realisering førutsetter samfinansiering og oppfølging av rekkefølgekrav. Teknisk forprosjekt ligg føre.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Tiltaket betrar generell framkomme.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Det vil bli etablert tilbud for gåande og syklande på ei strekning der det ikkje er tilbud i dag.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Nei	
Betre trafikktryggleik?	Ja	Eksisterende veg er smal og svingete og manglar tilbud for mjuke trafikantar. Tiltaket bidreg med oppgraderingen av belysningen som er vesentlig for at gåande og syklende blir sett i mørket. (Selv om trafikken og fartsgrensen på dagens veg er relativt låg, er det veldig trangt og svingete).
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Til ein viss grad. Realisering av tiltak opner for utbygging av området i tråd med områdeplanen
Færre personbilreiser på andre måtar?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet åpner for utbyggingsområder.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

5 bussholdeplasser, 1 busslinje – linje 52, kantstopp, skolebusser Det går i dag 1 linje i Grimstadvegen – linje 52 Grimstad - Dolvik terminal - Lagunen terminal. I ukedagene går bussen hver halvtime på morgenen og ettermiddagen. Midt på dagen og kvelden går bussen 1 gang i timen. Fra Dolvik terminal og ut til Stamsneset, som er området omfattet av dette forprosjektet, er det 5 bussholdeplasser. I planen er det valgt å etablere kantstopp. I tillegg flyttes eksisterende busstopp i Ytrebygdsvegen og det skal bygges ny busslomme.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 186400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		2 000	15 550	5 490		
Bygging	Statlege post 30-midlar				20 000	50 000	67 300
MVA	Fylkeskommunale midlar				3 800	9 500	12 800

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsoverslag/anslag på strekningen fra kryss Ytrebygdsveien og til avkjørselen til Bergen Marine (ca. 600 meter) gjennomført juni 2024. P50 kostnad 174 mill.kr. Inkludere støytiltak. (Full utbygging i tråd med teknisk forprosjekt ca. 1,9 km er vurdert etter anslag til 295 mill 2024 kr). Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før ein eventuell utlysing. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Realiseringen forutsetter samfinansiering. Nivå på eventuelt eksternt bidrag frå private næringsaktørar avklarast fram mot neste rullering av handlingsprogrammet. Fylkeskommunen finansierer prosjektering, grunnverv og mva knytt til tiltaket (Behov i 2027 er estimert grunnverv 10 mil (iht. anslag) og detaljprosjektering (5. mill.)

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjujing

Områdereguleringsplan som ble vedtatt 06.02.2020 Det er vurdert at tiltaket kan realiserast basert på områdeplan med dispensasjoner.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjujing

Det er gjennomført teknisk forprosjekt og grunnundersøkingar. Detaljprosjektering er ikke ferdigstilt. Det er ingen deler av prosjektet som er ferdig detaljprosjektert, men det er gjort eit stort arbeid i forprosjektet. I det tekniske forprosjektet har alle fagfelt vore involvert og vurdert byggbarheita av gjeldande områdeplan. Fagområda er gjennomgående einige om at planen i stor grad er gjennomførbar, men det er ein føresetnad at naudsynte fråvik vert innvilga, særskilt for grøftebredde mot fjellskjæringar og stigning på sekundærveger.

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

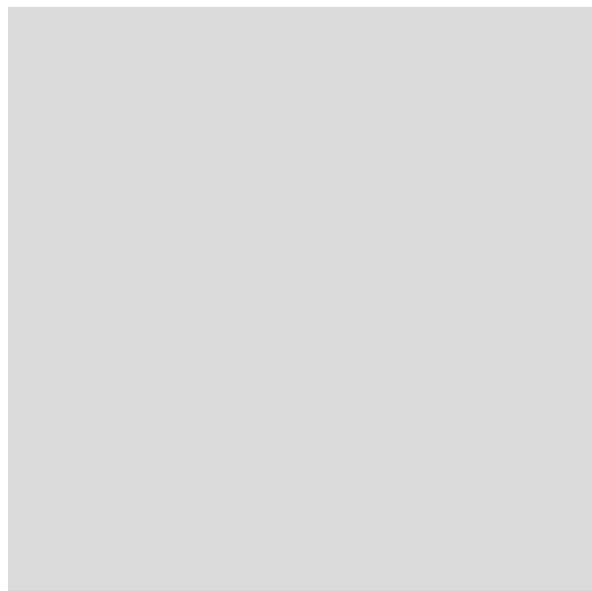
Gjennomføringsplan utdjujing

Prosjektering pågår. Det ligg føre eit godt grunnlag for detaljprosjekteringen, på bakgrunn av forprosjektet, men det må reknast med tid til prosesser med søknader om fråvik, og godkjenning av konstruksjon (VD). Byggetid for første del er antatt til ca. 2 år, og 3 år for hele strekningen (1900 meter) Grunn til det er at første del er (på deler vurdert) som "Veldig kritisk" i høve til trafikkavvikling



Bybanen Byggetrinn 5

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Bybanen BT5 mellom Bergen sentrum og Åsane er det største kollektivprosjektet i Bergen. Prosjektet består av både utbygging av bybanen, gang- og sykkelveggar, samt forlenga Fløyfjellstunnel. Samla sett vil prosjektet gje eit nytt og godt transportsystem mellom Bergen sentrum, Sandviken og Åsane bydel. Dette prosjektarket gjeld førebunde arbeid som må til for å kunne realisere Bybanen til Åsane. Prosjektarket tar med alle løyvde midlar til arbeidet med Bybanen byggetrinn 5. Det tar altså ikkje med alle midlane som må på plass for å realisere heile prosjektet. Totalt består tiltaket av sju reguleringsplanar. Reguleringsplanene ble vedtatt i Bergen bystyre 31. mai og 27. september 2023. Det jobbast parallelt med ny reguleringsplan for Sentrum - Sandviken. Bybanetraseen frå Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er 12,7 km lang og har 14 haldeplassar. Sykkeltraseen er ca. 13 km lang. Prosjektet er avhengig av forlenget Fløyfjellstunnel, med den er ikkje med i dette prosjektarket.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	I hovudsak vil Bybanen bidra til betra forutsigbarheit og ofte raskare reisetid i rushtid. Ved sidan av bybanen er det regulert ei sykkelløysing som vil gje vesentleg raskare sykkeltid mellom Åsane og Ytre Sandviken. Midlane i dette prosjektarket skal ikkje nyttast til å prosjekterte sykkelvegen.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Kollektivtransporten vil også få ein betre framkomesituasjon, og vi vil kunne tilby eit meir føreseieleg tilbod.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Bybanen til Åsane vil gje eit kapasitetssterkt kollektivtilbod til Åsane, og vil kunne bidra til å auke kapasiteten på sørgåande linjer med Bybanen.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket vil gjere det betre og tryggare for mjuke trafikantar.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Saman med utbygging av bybanen vil ein få eit kapasitetssterkt kollektivtilbod, med gode løysingar for gåande og syklende. Tidlegare byggetrinn har vist ei tydeleg fortetting kring haldeplassane til bybanen.

Færre personbilreiser på andre måtar?

Samfunnsøkonomisk nytte

Kvar krone som vert investert i Bybanen genererer nye private investeringar til Bergen. Bergen kommune har gjort vurderingar som syner at det er snakk om at kvar krone investert i Bybanen gir innvesteringa verd 15-20 kroner i nye prosjekt langs bybanelinjen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er svært viktig for vidare utvikling i Åsane.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type)

Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Bompengar	289 695	175 000	199 000	116 306		
Prosjektering	Statlege midlar til betre kollektivtilbod	168 000					
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Behandling politisk og i styringsgruppen Miljøløftet knytt til finansiering av tiltaket:
Fylkestinget 28.09.2022. Fylkestinget 14.12.2022 PS 134/2022Fylkesutvalget 19.09.2023 PS 193/2023Miljøløftet styringsgruppe sak 49/2024 – post 66 midlerMiljøløftet styringsgruppe sak 26/2025 – samla behov for bompengar i perioden 2025-2027Miljøløftet styringsgruppe sak 20/2025 – post 66 redusert uttak av bompengarTidlegare løyving er reknskap til og med 2024, og prognose per november 2025 for løyvinga i 2025. Det er nytta noko mindre enn dei løyvde midlane i åra 2022 - 2025, rest av løyvingane er lagt inn i 2028 utan indeksering frå løyvingsåret.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Sjåast i samanheng med planarbeid for bybanen mellom Bergen sentrum og Sandviken. For å få så tidleg byggstart som mogleg er det viktig å ha noko framdrift på prosjekteringa på den vedtatte delen av bybanetraseen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2023

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Reguleringsplanane vart vedtatt i Bergen bystyre 31. mai og 27. september 2023. Det arbeidast med ny reguleringsplan for delstrekning 1, Bergen sentrum til Sandviken, endeleg avklaring må på plass før ein startar bygging.

Status grunnerverv Arbeid pågår

Status grunnerverv utdjuping Arbeid med grunnerverv er starta

Forberedande arbeid Byggeplan pågår

Forberedande arbeid utdjuping Arbeid pågår

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Framdrift på bygging har fleire avhengigheitar, der i blandt endeleg finansieringsplan, bygging av Fløyfjellstunnelen og endeleg vedtak om trasee i Bergen sentrum.



Gang- og sykkelbro over Puddefjorden, reguleringsplan

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026-2029?

Nei

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Ja

Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange; Sykkel

Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe sentrum

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg:

Prosjektomtale og føremål:

Den planlagte byutviklingen på Laksevåg, Dokken og Damsgård medfører behov for nye samferdselstiltak, og det vil bli nødvendig med et nytt kryssningspunkt over Puddefjorden for gående og syklende. Mulig ny bybanetrasé fra Dokken til Lyngbø og ny gang- og sykkelbro over Puddefjorden ble først anbefalt i Strategisk planprogram for Laksevåg, som ble vedtatt i 2019 og skal ligge til grunn for videre planlegging av området. Pågående arbeid med «Kommunedelplan for kollektiv Laksevåg» (KDP) skal avklare plassering av kollektivtrasé fra Dokken til Lyngbø, inklusiv kryssing av Puddefjorden. Dette legger føringer for gang- og sykkelbroløsningen. Alternativene for gang- og sykkelbro inngår i konsekvensutredningen i KDP. Av hensyn til byutviklingen og for å sikre mobilitet på Laksevåg og Dokken, er det ønskelig å anlegge G/S-broen så tidlig som mulig. Reguleringsplanprosessen for en gang- og sykkelbro kan settes i gang og gå raskere enn reguleringsplanarbeidet for Bybanen vestover. Plan- og bygningsetaten har gjennomført en deloppgave for nye broer over Puddefjorden, som anbefaler mulige traseer for en separat gang- og sykkelbro. Deloppgaven anbefaler å skille ut gang- og sykkelbroprosjektet som en egen detaljreguleringsplan etter den politiske behandlingen av konsekvensutredning i KDP, eller etter førstegangsbehandlingen.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Detaljreguleringsplan for gang- og sykkelbro over Puddefjorden



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Dokken og Laksevåg er byutviklingsområder, og det er forventet stor befolkningsvekst i området, som vil føre til økt transportbehov. For å nå nullvekstmålet er det viktig at denne økningen skjer med økt gangeandel, sykkel eller kollektivtrafikk. I dag er det kryssing av Puddefjorden på Puddefjordsbroen og Småpudden for myke trafikanter. Det gir en lang omvei for kryssende mellom Dokken og Laksevåg. Gang- og sykkelbro mellom byutviklingsområdene vil øke attraktiviteten og bidra til gange og sykkel i dette området. En egen gang- og sykkelbro gir også bedre trafiksikkerhet enn å bruke fortauet på Puddefjordsbroen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Henger tett sammen med KDP, men kan gjennomføres raskere. Henger også sammen med alle utviklingsplanene på Dokken og Laksevåg.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	-	2 000	1 000	1 000	-
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Det bes kun om planmidler, antatt behov

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

Henger tett sammen med KDP, Dokken, indre Laksevåg, og andre utviklingsplaner på Laksevåg, men kan gjennomføres raskere.

Plan og gjennomføring

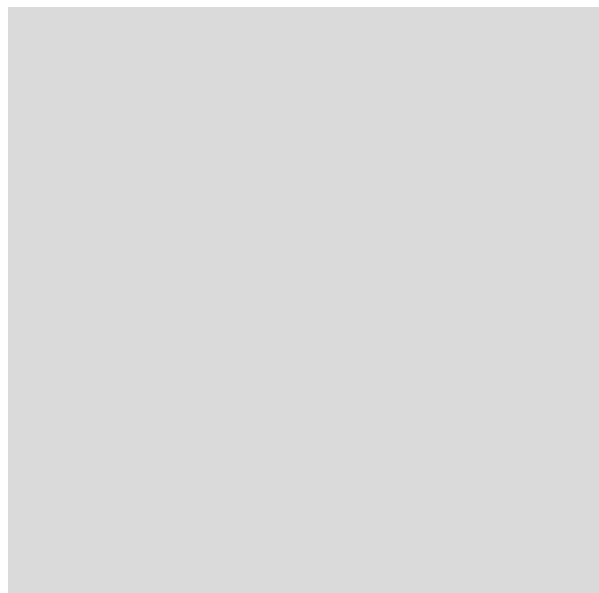
Status for plan og gjennomføring

Reguleringsplanprosessen kan startes opp så fort finansiering er på plass.



Fremkommelighetstiltak mjuke trafikantar

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Mindre tiltak som ikkje krev plan, som t.d. omfordeling av gateareal, oppstramming av kryss og avkøyrslar, senking av kantar, universell utforming og fjerning eller utbetring av bommar. Dette kan vere oppfølging av funn etter sykkelinspeksjonar. Formålet er å auke tryggleik og attraktivitet på eksisterande gs-anlegg for å få fleire til å gå og sykkel.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltak vurderast av sykkelfagleg utgreiingsmiljø og vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten. Dei ulike delprosjekta vert spesifisert gjennom året og vert lista opp under posten i tertialrapportane. Tiltaka vert realisert innafor regulert vegareal, eigd av vlfk.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Tiltaket går direkte på å auke konkurransekrafta til gange og sykkel ved å gjere det tryggare og meir attraktivt å gå og sykle. Gjennomførte tiltak vil auke framkomme for mjuke trafikantar, og bidra til eit meir brukarvennleg og attraktive anlegg for gåande og syklande, noko som vil gjere at fleire vil velgje aktiv transport til daglege reiser.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

I sykkelstrategi for Bergen 2020-30 er sykkelnettet eit satsingsområde, dette tiltaket går direkte på tiltak i, og forbetring av eksisterande nett. Tiltaka er også forankra i Gåstrategi for Bergen 2020-2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Det er antatt at tiltaket vil ha relativt stor nytte då det i høve til midlane som vert nytta på dette tiltaket vil kunne hastor effekt på bruken av gang- og sykkelanlegga. Små midlar vil kunne gjere at anlegga våre vert tilgjengeleg og brukbare for fleire.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	17 008	3 900	5 000	5 000	5 000	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert inn samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter kva som vert realisert. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall for 2024 er regnskap 2024. Tall for 2025 er siste oppdaterte prognose og tall for 2026 tilsvarer budsjett for 2026. Beløpa er indeksert etter faktiske indekser tom 2024 og med en budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og 3,5% for 2026.

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



Plan og gjennomføring

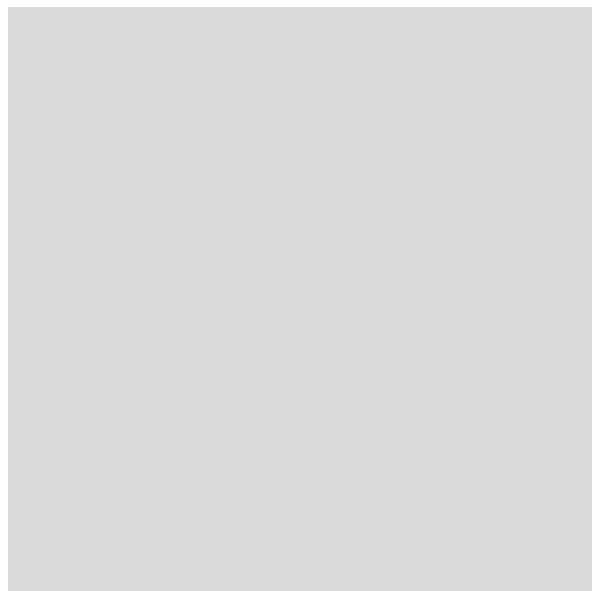
Status for plan og gjennomføring

Tiltak vert oppgradert fortløpende etter kvart som utgreiingar vert avklart, og etter kapasitet. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten.



Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltak vurderast av kollektiv-fagleg miljø og vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten. Dei ulike delprosjekta vert spesifisert gjennom året og vert lista opp under posten i tertialrapportane. Tiltaka vert realisert innafor regulert vegareal, eigd av vlfk. Aktuelle strekningar for oppgradering etter 2027 er Bekjarvikvegen og Peter Jepsensveg



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Mindre tiltak som kan betre framkomme og auke trafikkikkerheita knytt til kollektivtransporten. Det vil også vere tiltak innen universell utforming, som gjør kollektivtransporten tilgjengeleg for fleire, samt tiltak som gjer det meir attraktivt å reise kollektivt (lehus, standardheving med meir).

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	16 740	4 200	4 200	4 200	4 200	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på pottene. Tiltak som inngår i en pott vert rapportert samlet/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere ut i frå dei tiltaka som utbetrast. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall oppgitt i 2024 er rekneskap 2024, tall i 2025 er siste oppdaterte prognose for 2025. Tall i 2026 tilsvare budsjett for 2026. Det er nytta faktiske indekser tom 2024. Det er nytta ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og 3,5% for 2026 (Fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør).

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



Plan og gjennomføring

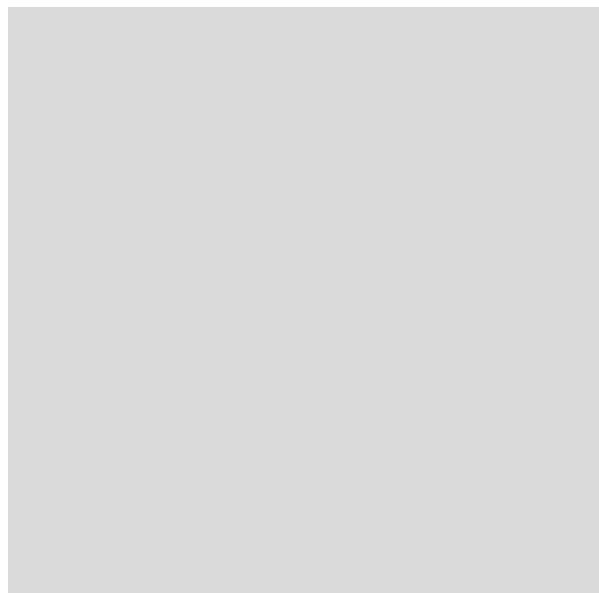
Status for plan og gjennomføring

Tiltak vurderast av kollektiv-fagleg miljø og vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten.



Oppgradering signalanlegg og ASP

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltak vurderast kontinuert av trafikkfagleg miljø og gjennomføring vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Tiltaket bidreg til auka konkurransekraft for kollektivtransport, gjennom å kutte reisetider og bidra til mindre forsinkingar, og meir forutsigbare rutetider. Det fører også til auka trafikktryggleik gjennom å legge til rette for trygge gangkryssingar for blinde og svaksynte.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket bygger opp under gjeldande kollektivstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	13 628	1 600	1 600	1 600	1 600	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei komande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter kva som må utbetrast /kva for investeringar som må gjerast det enkelte år. Signalanlegg som oppgraderast i samband med andre ivesteringsprosjekt er ikkje inkludert i behovsvurderinga for dette prosjektet. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall oppgitt i 2024 er rekneskap 2024, tall i 2025 er siste oppdaterte prognose for 2025. Tall i 2026 tilsvarer budsjettet for 2026. Det er nytta faktiske indekser tom 2024. Det er nytta ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og 3,5% for 2026 (Fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør).

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Tiltak vurderast kontinuerleg av trafikkfagleg miljø og gjennomføring vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten.



Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026-2029?

Ja

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Nei

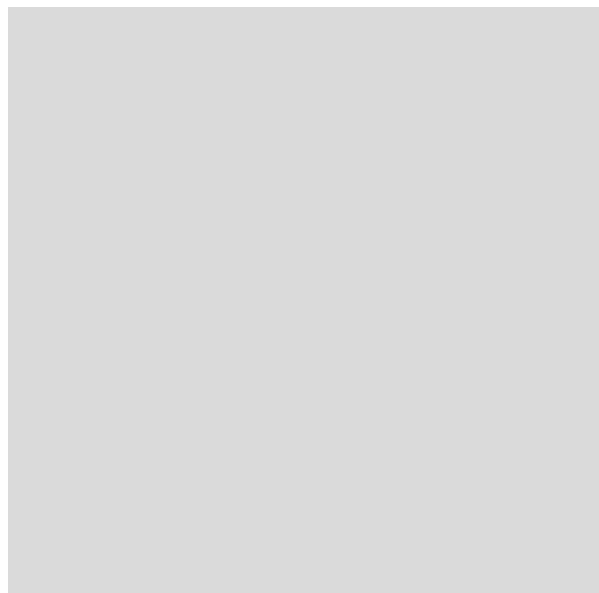
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange; Sykkel; Trafikk-
tryggleik; Kollektiv; Areal
og knutepunktsutvikling

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

I tråd med nasjonale, regionale og lokale føringer og ambisjoner for samordnet areal- og transportpolitikk både utformes og gjennomføres byutviklingen i Bergen. Det er særskilt fokus på fortetningsområder. Gjennomføringen av offentlige tiltak i disse områdene krever en samordning av både offentlige og private investeringer. Foreslåtte tiltak vil bidra til at fylkeskommunen tidlig gis et økonomisk handlingsrom til å gjøre nødvendige oppstartsarbeider i en tidlige fase, slik som utredninger, vurderinger og planlegging av aktuelle tiltak i prioriterte områder. Sett i sammenheng med arbeidet Bergen kommune gjør i disse områdene vil arbeidet gi grunnlag for innspill til hvilke tiltak som bør prioriteres for realisering. Realisering av tiltak er en forutsetning for gjennomføringen av ønsket arealpolitikk. Formålet med prosjektet er å følge opp og tilrettelegge for gjennomføring av vedtatt sentrums- og knutepunktsutvikling. Transformasjons-/fortetningsprosesser i allerede utbygde områder er komplekst og krever ressurser til nødvendige forarbeider, eksempelvis hva gjelder prioritering, planlegging og finansiering av påkrevd offentlig infrastruktur. Et typisk fellestrekk ved disse områdene er områdereguleringer med rekkefølgekrav om infrastruktur som bidrar til Miljøløftets hovedmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Som regel innebærer rekkefølgekravene at utbygging og omlegging av offentlig infrastruktur er en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Slik sikres ønsket og vedtatt byutvikling. Veggen fra plan til realisering er i så måte ofte både ressurs- og tidkrevende. Ulike offentlig og private parter, som til dels kan ha ulike utviklingsperspektiv og interesser, skal koordineres. Infrastrukturtiltakene må klargjøres for realisering i en rasjonell og ofte trinnvis rekkefølge. Dette krever et grundig forarbeid og helhetlig tilnærming, også hva gjelder finansiering. Utviklingsperspektivet kan være langt, noe som medfører at midlertidige løsninger kan være både nødvendig og ønskelig – samtidig som kvaliteten skal ivaretas. Prosjektmidlene vil gi fylkeskommunen mulighet for, og gi nødvendig fleksibilitet til oppstart av nødvendige prosesser. Arbeidet tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner og gjennomføringen av disse.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Se tekst under prosjektomtale og formål.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje vurdert.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	1 000	500	1 000	500	500	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Hvor store kostnader som vil påløpe hvert år vil variere. Posten er ment til å sikre finansiering av nødvendige avklaringer som vil måtte komme. Posten vil gi grunnlag for å prioritere blant kommende tiltak/prosjekter innenfor prioriterte transformasjons- og fortettingsområder. Finansiering av anbefalte tiltak/prosjekter vil spilles inn som egne prosjekter, i tråd med vedtatt prinsipp om porteføljestyling.

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



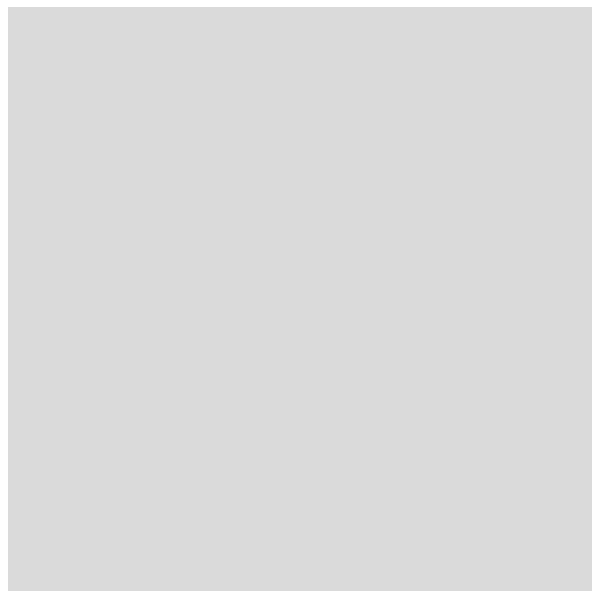
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring



Trafikksikkerhet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Dei ulike delprosjekta vert spesifisert gjennom året og vert lista opp under posten i tertialrapportane og omtalast i årsmeldinga.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Planlegging og gjennomføring av fysiske trafikksikringstiltak rettar seg mot trygge og attraktive løysingar for mjuke trafikantar og kollektivbrukarar. Gode løysingar for desse trafikantgruppene bidrar til redusert biltrafikk og måloppnåing med omsyn til nullvekstmålet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikke mulig å beregne samfunnsøkonomisk nytte av så små tiltak. Likevel vil den samlede effekten av satsing på økt trafikksikkerhet ha stor betydning for samfunnet.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	182 177	25 900	26 400	26 400	26 400	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak vert tilpassa tilgjengelege midler på pottane. Tiltak som inngår i ein pott vert rapportert samla for potten. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2024. Tall i 2025 er siste oppdaterte prognose for 2025. Tall i 2026 tilsvarer budsjett for 2026. Det er nytta faktiske indekser tom 2024 ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og ein budsjettindeks på 3,5 % for 2026. (Fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør)

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

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



Plan og gjennomføring

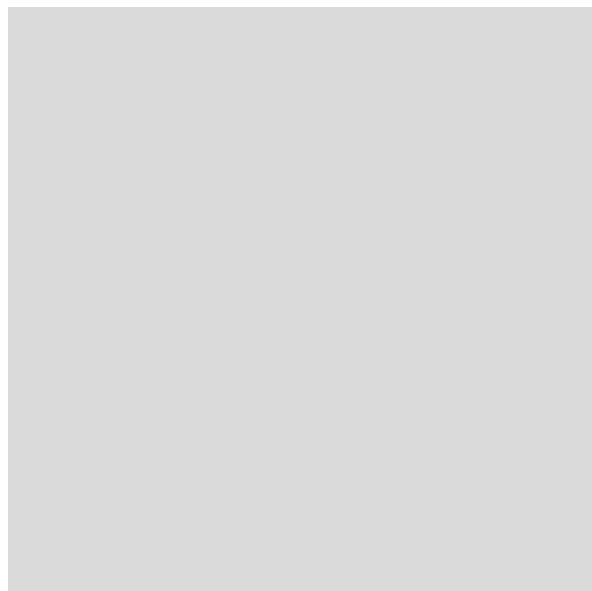
Status for plan og gjennomføring

Tiltak spelast inn av ts-fagleg miljø og vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast med utgangspunkt i rammer på posten.



KDP mot vest, arealplan

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er en videreføring av kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

Første del av tematisk kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest ble vedtatt i bystyret i Bergen 10.04.24. Vedtakets pkt. 2 lyder: Det skal utarbeides arealdel for kommunedelplanen med konsekvensutredning for korridor 5: Første fase avgrenses fra Dokken sør til Laksevåg og Lyngbø. Bystyret ber om at sak om høring og offentlig ettersyn av første fase leveres til byrådet for vedtak i løpet av 2024. Bystyret ber om at det legges til rette for god medvirkning med aktiv involvering av grunneiere på Laksevåg. Vedtaket har også merknad 2. Bystyret ber byrådet arbeide videre med å avklare kollektivtrasé mot vest snarest mulig og tilrår en løsning hvor kollektivtraséen plasseres nært eller på dagens Puddefjordsbro og videre løp legges i en tunnel/- dagløsning som muliggjør en hurtig transformasjon og full utvikling av indre Laksevåg. Korridor 5 strekker seg fra Bergen sentrum til Loddefjord, men dette prosjektet omfatter kun trasé fra Dokken sør til Lyngbø via Laksevåg. Resultatet vil bli en arealplan på kommunedelplannivå som sikrer en korridor for Bybane gjennom transformasjonsområdene. Korridoren skal sikre areal til Bybane i byutviklingsområdene på Dokken og Laksevåg.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Området har et stort potensiale for transformasjon og for en økning i andelen kollektivreiser, gående og syklende. Dersom området blir bygget ut uten god tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv, vil biltrafikken øke vesentlig og vi får utviklingsproblemer på veiene i området eller en betydelig reduksjon i utbyggingspotensialet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Mål om å komme ned til en bilførerandel på 16% av personreisene på Laksevåg.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Strategisk planprogram for Laksevåg fremhever behovet for Bybane for å kunne bygge ut Laksevåg og Dokken. Videreføring av tematisk kommunedelplan Kollektivplan. Kommuneplanens arealdel sikrer utbygging på Dokken og Laksevåg. Prosjektet bidrar til byutvikling gjennom å legge til rette for bærekraftig transport og mobilitet i områdeplaner og private planer rundt Puddefjorden.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Stat post 66 Reduserte bompengar og betre kollektivtilbod	51 000	10 400	3 120	-	-	-
Prosjektering							
Bygging							
MVA	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	12 750	2 600	780	-	-	-

Kostnadsvurdering utdyping

Estimerte kostnader er usikre. Det vil være et mål å holde kostnadene nede, og det er gjort mye arbeid i tidligere faser av planen som en vil benytte i størst mulig grad. Prosjektet er flyttet til post 66, "Belønningsmidler til bedre kollektivtilbud" Rammene for arbeidet foreslås økt som følge av generell prisstigning og merknad 2 i Bystyrevedtaket 10.4.2024

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

Prosjektet kan bidra til økt trafikk på etablerte Bybanelinjer, og i kollektivnettet.



Plan og gjennomføring

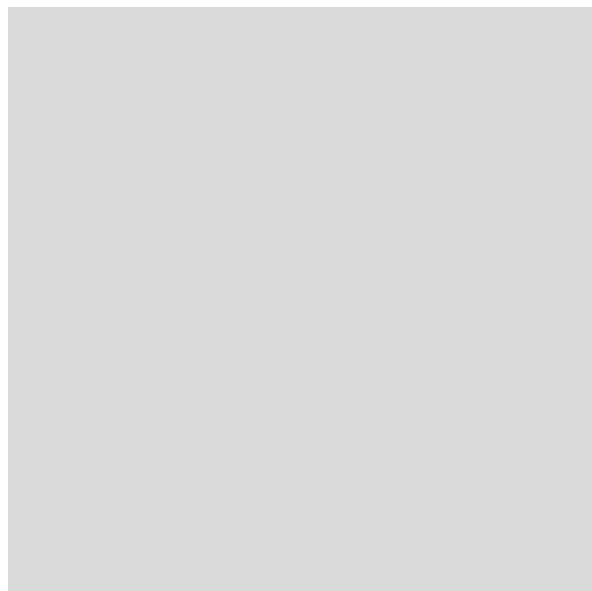
Status for plan og gjennomføring

Videreføring av prosjekt fra 2015. Forventer 1. gangs behandling for kommunedelplan i 2027.



Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Bybanen og trolleybusslinjene er dei mest kapasitetssterke kollektivtilboda vi har i Bergensområdet. Dei har eigen infrastruktur som har særlege behov for større vedlikeholdstiltak for å fungere optimalt og hindre driftsstans.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Bybanen og trolleybusslinjene er dei mest kapasitetssterke kollektivtilboda vi har i Bergensområdet. Bybanen frakternærare 90 000 passasjerer kvar dag. Kollektivsystemet er det viktigaste verktøyet for å nå nullvekstmålet. Det er viktig å hindre driftsstans slik at passasjerane kjenner seg trygg på at dei kjem seg dit dei skal. Bybanen og trolleybusslinjene har eigen infrastruktur som har særlege behov for større vedlikeholdstiltak for å fungere optimalt og hindre driftsstans.

Samfunnsøkonomisk nytte

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere utslipp, støy og forureining frå vegtransporten. Det er viktig å hindre driftsstans slik at passasjerane opplev at tilbodet er påliteleg. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutslepps-teknologi.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Kollektivtransport er trekt fram som eit heilt sentralt verkemiddel for å nå nullvekstmålet både i regional areal- og transportplan for Bergensområdet og i Regional transportplan for Vestland.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	129 329	30 000	59 481	48 336	47 469	-

Kostnadsvurdering utdyping

På grunn av at infrastrukturen vert eldre er behovet for vedlikehald av investeringskarakter på bybanen og trolleybuss økande. Behovet fremover er stort, og mesteparten av kostnadane er knytte til utskifting av sporvekslarar for bybanen, og nye likerettarar og utskifting av master for trolley. I 2027 er det behov for store oppgraderingar, deriblant midtlivsoppgradering av infrastruktur, ny hjuldreiebenk, oppgradering av OT og IT systemer og nye sporvekslere som må byttast i sommarvedlikehaldsvundet.

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



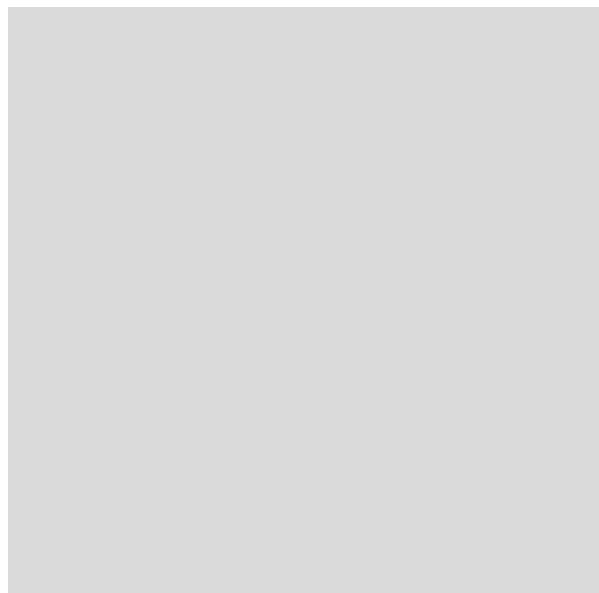
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring



Oppgradering holdeplasser

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Tiltak etter strekningsvise utredninger. feks.: Sædalen, Birkelundstoppen-Mid tun- Nesttun Andre strekningsvise Oppgraderinger -Nordås -søråshøgda -Apeltunvegen -Elveneset - Ulsmågvegen, Breivikdalen -Drotningvikveien - haldeplassoppgradering Diverse holdeplasser. Nye buskur. Andre aktuelle strekningar er Bekjarvikvegen og Peter Jepsensveg, og fleire snuplassar på Hjellestad som treng oppgradering.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Se tekst over. Tiltak vurderast av kollektiv-fagleg miljø og vurderast saman med byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt andre på lengre sikt. Tiltak prosjekterast og realiserast i tråd med rammer på posten. Dei ulike delprosjekta vert spesifisert gjennom året og vert lista opp under posten i årsmeldinga. Tiltaka vert realisert innafor regulert vegareal, eigd av vlfk.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Oppgradering av holdeplassar bidreg til å gjere kollektivtransport meir attraktivt og tilgjengeleg for fleire, gjennom universell utforming, trafikktryggleik, effektiv avvikling for bussen, skilting og synleggjering av kollektivtilbodet. Kollektivtransport er svært arealeffektiv transportform, og oppgraderinga bidreg til å styrke konkurranseforholdet for kollektivtransporten.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	90 800	10 400	10 400	10 400	10 400	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak vert tilpassa tilgjengelege midler på pottane. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei komande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere ut i frå dei tiltaka som utbetrast. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall oppgitt i 2024 er rekneskap 2024, tall i 2025 er siste oppdaterte prognose for 2025. Det er nytta faktiske indekser tom 2024. Det er nytta ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og 3,5% for 2026 (Fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør).

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Holdeplasser blir oppgradert fortløpende etter hvert som strekningsvise utredningene blir avklart, og etter kapasitet/ avsatte midler. Holdeplassene prosjekteres og realiseres etter avrop på rammekontrakter.



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

Var prosjektet ein del Ja
av handlingsprogram
2026-2029?

Første gong prosjektet Nei
vert spelt inn?

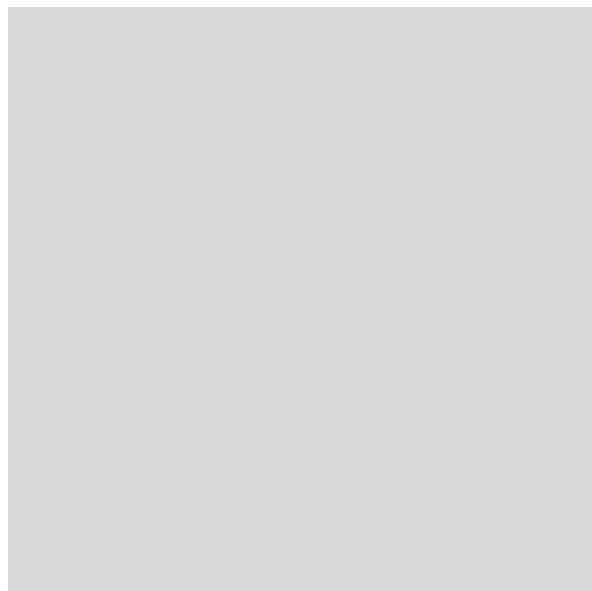
Satsingsområde: Kollektivtransport

Tiltaksområde: Kollektiv

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Bybanen linje 2 ble satt i drift i november 2022, og fylket tinga seks nye vognsett for å drifte linja. Bybanen er eit av dei viktigaste prosjekta for å nå nullvekstmålet og bidreg til vekst i kollektivtransporten.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Bybanen er det mest arealeffektive transporttilbodet i Bergen i dag. Bybanen er kapasitetssterk, har høg regularitet og universelt utforma, noko som gjer det enkelt å nytte bybanen for alle brukargrupper. Den nye linja vil også etablere eit heilt nytt tverrsamband mellom Oasen/Fyllingsdalen og Bergensdalen og Haukeland, noko som vil betra kollektivsystemet si konkurransekraft i høve til personbiltransport.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	-	38 800	37 200	35 900	34 700	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

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

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring



Bysykkelordningen i Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel; Miljøvenleg teknologi og innovasjon

Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe vest

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål:

Bysykkelordningen ble innført sommeren 2018. I 2020 ble det syklet over 1 million turer, i 2021 656.000 turer. I 2020 ble tredje og siste fase i utrulling til 1000 bysykler-, 2000 låser- og 100 stasjoner gjennomført. Bysykkelordningen er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøløftet, brukerbetaling og sponsorat. ordningen ble utvidet til Fyllingsdalen i 2023 med ca 100 sykler og 13 stasjoner. Tilbudet er åpent alle dager i året også om vinteren. Byrådet vedtok i oktober å utløse opsjon på bysykler i 2026 (kontrakten løper til mai 2027) men opsjonen gjelder ikke vinterdrift vinter 2026/2027. Ny ordning med delte elsykler skal være på plass våren 2027. Les mer her: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/bymiljo/bysyklene-ruller-videre-i-2026>

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Ikke aktuelt.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Bysykler i Bergen skal bidra til å: • Redusere køer og luftforurensing • Tiltrekke nye syklistar • Øke rekkevidden for offentlig transport (last mile) • Økt personlig mobilitet/rekkevidde • Komplementere kollektiv transport • Bedre byens omdømme og merkevare • Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser • Bedre folkehelsen • Alminneliggjøre sykling • Redusere effekten og omfanget av sykkeltyverier • Øke bruken av kollektive transportmidler

Samfunnsøkonomisk nytte

Helseeffekter: En bysykkelordning vil normalt medføre mer sykling. På individnivå kan mer sykling være økonomisk og gi bedre helse, høyere levealder og økt velvære. Dette er utdypet i tiltaket Sykkelveg og sykkelnett.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet støtter opp under sykkelsatsing og kollektivsatsing



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	5 200	3 000	-	-	-
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	-	1 300	750	-	-	-

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig driftskostnad 7,7 millioner eks mva, hvorav 4,3 mill. finansieres gjennom Miljøløftet. 8 årig kontrakt (2018-2026), 2 år opsjon deretter. Byrådet vedtok i oktober å utløse opsjon på bysykler i 2026 (kontrakten løper til mai 2027) men opsjonen gjelder ikke vinterdrift vinter 2026/2027. Ny ordning med delte elsykler skal være på plass våren 2027.

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

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Bysykelordningen har vært i drift siden sommeren 2018. Det har vært fire utrullinger av sykler og stasjoner. Det er nå om lag 1000 sykler i ordningen og om lag 110 stasjoner. Siste utvidelse kpm nå i 2023 med utvidelse til Fyllingsdalen som en del av den nye sykkel tunnelen. Bysykelordningen i Fyllingsdalen ble avsluttet august 2024. Byrådet vedtok i oktober å utløse opsjon på bysykler i 2026 (kontrakten løper til mai 2027) men opsjonen gjelder ikke vinterdrift vinter 2026/2027. Ny ordning med delte elsykler skal være på plass våren 2027.



Sykkelbyen Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel; Sekretariat og kommunikasjon

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Bergen kommune

Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Ikke aktuelt.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Sykkelpavtalen sitt arbeid er delt opp i 5 grep:

1. Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel
2. Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av
3. Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon
4. Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle
5. Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet bidrar til å bygge opp under vedtatte mål i ny sykkelstrategi og nasjonale målsettinger om økning i sykkelbruken som vil medføre reduksjon i klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken. Sykkelstrategien fra 2020: <https://www.bergen.kommune.no/politikk/bystyret/bystyret-2019-2023/behandlede-saker/bymiljo/har-vedtatt-ny-sykkelstrategi-for-bergen>

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Koblinger til gåstrategi og kollektivstrategi og KPA og KPS



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	500	500	500	500	500	-

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig drift.

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

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

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



Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar/trafikkmodeller

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

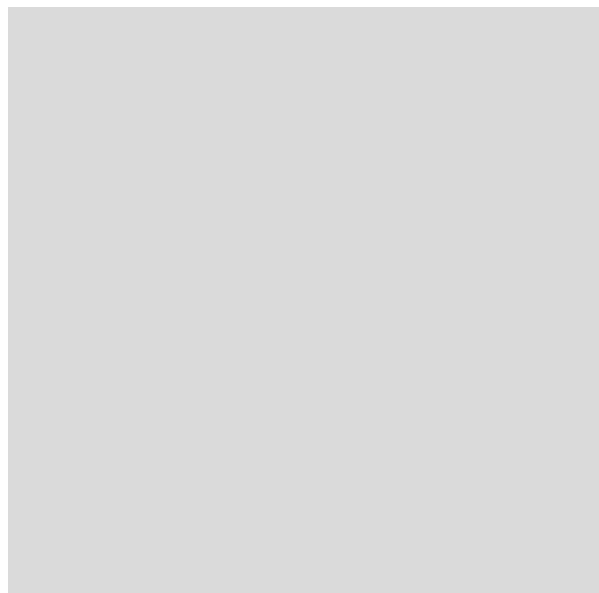
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Analyse; Andre

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Tiltaket inneber etablering av eit langsiktig program for teljing og analyse av fotgjengarrørsler. Det skal starte med å undersøke sentrale delar av gangnettet i Bergenhus bydel, og gjennom dette arbeidet etablere metodikk, kompetanse og systematisk tilnærming til teljing av mjuke trafikantar, som seinare kan nyttast også i andre områder. Programmet skal gi auka kunnskap både konkret om fotgjengarstraumar i Bergen, men også om teljing av fotgjengarar generelt og korleis dette kan gjerast på best mogleg måte. Programmet skal i hovudsak basere seg på automatiske teljingar basert på innhenta data som beskriv talet på fotgjengarar som rører seg i ulike snitt. I tillegg skal det også undersøkjast kva for andre data som kan og bør nyttast for å setje teljingane i kontekst. Dette kan til dømes være manuelle kvalitative observasjonar av åtferd, eller tal frå andre datakjelder som til dømes av- og påstigigar på kollektivtransport eller stordata frå telefoniselskap. Programmet skal ha som mål å gjere data og kunnskap opent tilgjengeleg. Det er eit mål at programmet kan bidra til å samordne dei fotgjengarteljingane dei ulike vegeigarane allereie utførar i dag. Programmet skal utarbeide eit faktagrunnlag som gjer ein god oversikt over mengder og bevegelser av mjuke trafikantar i utvalde områder i Bergenhus bydel. Dette er viktig for å kunne drive med planlegging, prioritering og evaluering av tiltak på best mogleg måte. Datane frå programmet er også viktige for å kunne forvalte fotgjengarareala på ein god måte, til dømes behov for fortausareal ved uteservering, saker knytt til mikromobilitet og arrangement.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Posten vil og være aktuell til dekking kostnader knyt til trafikkmodeller.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Programmet skal bidra til auka konkurransekraft for gange. Sidan dei fleste kollektivreiser inneheld gange-tappar, kan programmet òg bidra til auka konkurransekraft her. Programmet har isolert sett ingen effektar inn mot nullvekstmålet, men vil likevel kunne bidra gjennom å gjere andre prosjekt og aktivitetar meir treffsikre og effektive.

Samfunnsøkonomisk nytte

Programmet vil forhåpentleg gi nytte for heile gåsatsinga. Det kan ha direkte betydning for lønnsamheita til konkrete tiltak. Programmet vil kunna gi grunnlag for å gjennomføra aktivitetar og tiltak som i større grad tar i vare fotgjengarane sine behov.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Programmet er i tråd med gåstrategi for Bergens mål om å betra kunnskapen om gange, og å utvikla metodar og verktøy. Strategien syner spesifikt til behovet for at det vert utført fleire teljingar av gåande og analysar av åtferd og bevegelsesmønster

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	3 645	1 000	1 000	1 000	1 000	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Behovet er estimert og faktisk finansieringsnivå vert avklara i det vidare arbeidet. Programmet bør ha eit bevisst forhold til andre prosjekt som enten gjer eigne fotgjengarteljingar eller som har behov for slike data. Programmet er tenkt som eit kontinuerleg program over handlingsprogram-perioden. Det er venta at programmet vil skalere opp aktiviteten utover perioden med fleire faste teljepunkt. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall for 2024 er regnskap i 2024. Tall i 2025 er siste oppdaterte prognose og tall i 2026 tilsvarer budsjett for 2026. Det er nytta faktisk indeks tom 2024, ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og ein budsjettindeks på 3,5% for 2026 (fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør)

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



Plan og gjennomføring

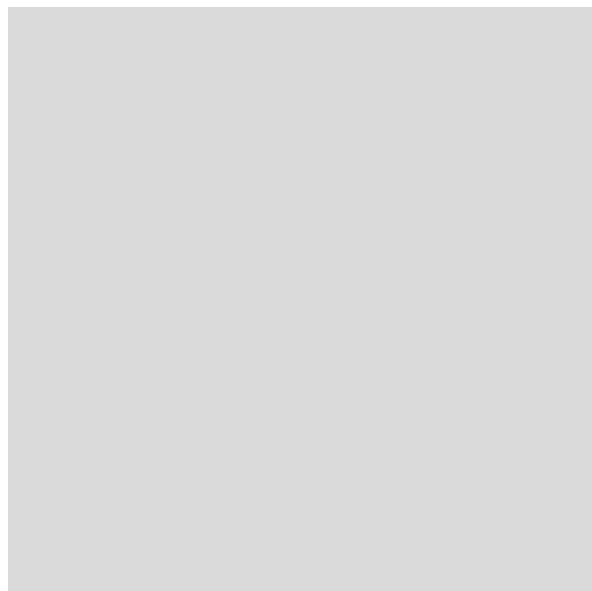
Status for plan og gjennomføring

Arbeidet går kontinuerleg gjennom hp-perioden.



Bybane fra sentrum til Sandviken

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet gjelder bybane sentrum – Sandviken, tunnel-løsning. Løsningen omfatter trasé for tunnel som utredet i 2021, alternativ 2C1. Traseen følger Kaigaten, Christies gate, Allehelgens gate, Heggebakken, tunnel til Slakthustomten. Holdeplass i området ved Sverresborg skal vurderes. Fra Slakthustomten følger traseen Sjøgaten og Sandviksvegen nordover, og kobles på regulert løsning i området ved Munkebotn. Prosjektet omfatter også sammenhengende gang- og sykkeltrasé fra Kaigaten til området ved Munkebotn.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Det skal lages to reguleringsplaner. Bybanen Kaigaten - Sandviken og Hovedsykkelrute, Christies gate - Sandviken.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Prosjektet skal bidra til et bedre kollektivsystem og bedre tilrettelegging for gående og syklende. I tillegg skal prosjektet legge til rette for byutvikling.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Trafikkplan sentrum legges til grunn for arbeidet. Planarbeidet vil berøre flere pågående og vedtatte reguleringsplaner.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan		25 000	60 000	18 000	5	-	-
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene omfatter konsulentoppdrag for utarbeiding av reguleringsplan, utredninger og teknisk forprosjekt, herunder grunnundersøkelser. Planarbeidet skal bruke kunnskap fra tidligere arbeid for å redusere omfang og kostnadsbehov. Finansieringskildene er statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Postene spesifiseres.

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

Hovedprinsippene for Trafikkplan sentrum legges til grunn. Prosjektet berører Trafikkplan sentrum og det må vurderes behov for justering av planlagte tiltak. Pågående byggearbeid for sykkeltrasé i Sjøgaten og Sandviksveien blir ikke berørt. Planarbeidet vil vise ny løsning for Sandviksveien.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Planarbeidet startes opp i 2025 og det er bestilt klargjøring til sluttbehandling i 2027.



Sikker sykkelparkering i Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

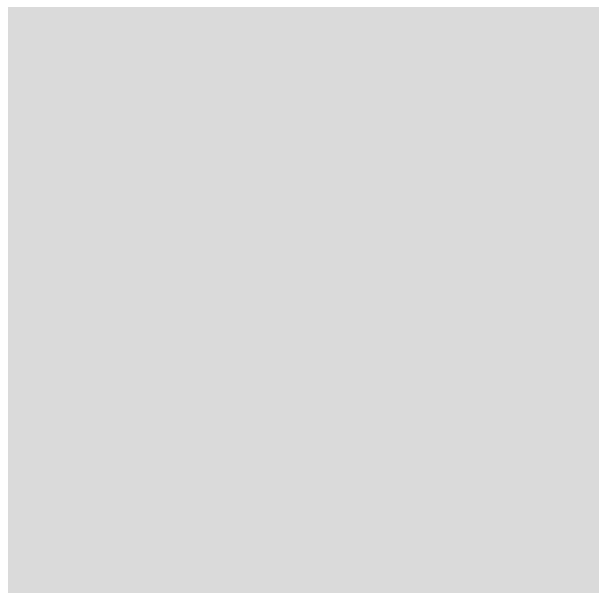
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Bergen kommune

Byggherre/ansvarleg: Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er stor etterspurnad etter trygg sykkelparkering. Sykkelhusa som vart sett opp ved kollektivknutepunkta i Åsane og på Nesttun har dessverre vore lite i bruk, og her har vore fleire tjuveri. Vidare viser Syklistforeningen si sykkelundersøking at syklistane saknar sykkelparkering i sentrum av Bergen. I 2023 var det meldt inn 16?298 stjalne sykklar til forsikringsselskapa og erstatningsutbetalinga var på heile 166 mill kr. Erstatningane aukar grunnar innkjøp av stadig dyrare sykklar.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Identifisering av aktuelle plasseringar av sikker sykkelparkering
Innkjøp av sykkelparkering
Utplassering av sikker sykkelparkering på aktuelle lokasjonar



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Et godt tilbud og sikker sykkelparkering er viktige premisser for å få flere til å sykle.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tilrettelegging for fysisk aktivitet gir store helsegevinstar. Berekningar viser at dersom alle innbyggjarane i landet oppfyller krava om fysisk aktivitet ville den årlege velferdsgevinsten utgjere ca 239 milliardar kroner årleg. Det er å legge til rette for aktiv transport, inneber og ein trygg stad å sette frå seg sykkelen sin. Tilrettelegging for å få fleire over på sykkel vil og vere i tråd med nullvekstmålet.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket støtter opp om mål og strategier i: Regional Transportplan for Vestland 2022-2033, strategi for mjuke trafikantar og sykkelstrategi for Bergen 2019 – 2030.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tilrettelegging for aktiv transport er og et viktig folkehelseiltak.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	-	1 200	700	-	-	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Vestland fylkeskommune saman med omegnskommunane har rammeavtale med bikely og baia mobility om innkjøp av sikker sykkelparkering. I 2026 vil det etablerast sikker sykkelparkering på ein rekke lokasjonar. Basert på bruk og registrering av behov for nye lokasjonar vil vi etablere fleire sykkelparkeringar i 2027.

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

Når vi bygger ut sykkelinfrastruktur er det viktig at folk har ein plass å sette frå seg sykkelen når dei når anten eit målpunkt eller delmålpunkt. Folk eig også stadig dyrare sykklar, særleg el-sykklar og då er det viktig at den kan plasserast trygt.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Det er planlagt bruk av midlar i 2026, og basert på bruksmønster og nye registrerte behov vil vi plassere ut meir sikker sykkelparkering i 2027.

Innfartsparkering – Åsane terminal

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar:	Bergen kommune
Driftsansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål

Føremålet er å bygge nytt parkeringshus for innfartsparkering ved kollektivterminal i Åsane. Ved etablering av bybane til Åsane vil dei fleste av dei 200 parkeringsplassane som i dag nyttast til innfartsparkering måtte fjernast. Sjølv om det er planar å framtidig reetablere 150 av plassane i tilliggjande byggeområde vil ein kvar reduksjon av plassar bidra til å skape dårlegare høve for overgang til kollektiv. Det nye anlegget vil liggja i direkte tilknytning til både bussterminal og framtidig bybanestopp. Tiltaket vil også gje rom for taxisentral, sykkelparkering m.v. Tiltaket vil bidra til saumfri overgang mellom bil og kollektiv og vil redusere behov for parkeringsplassar i sentrum av byen.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Sykkelparkering og sykkelveg i tilknytning til kollektivterminal
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sikrer overgang mellom bil, sykkel, mikromobilitet og kollektiv. Bidreg til å løyse «first mile – last mile» problematik.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Trygge trafikksikre aksar for mjuke trafikantar. Leier trafikk bort frå gong- og sykkelaksar
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Reduserer lenge på personbilreiser og trong for parkeringskapasitet i sentrum
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det kan bli meir attraktivt for pendlarar som skal vidare med buss, eller bane, å sette frå seg bilen.

Samfunnsøkonomisk nytte

Bereknast i forprosjekt

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet frigjer areal til byutviklingsprosjekt i kringliggjande byggeområde

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Bidreg til samlokalisering av transport



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 69 750

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet						
Bygging	Statlege post 30-midlar				35 250	34 500	
Reguleringsplan	Anna finansiering utanfor Miljøløftet						

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Grovvurdering etter erfaringstall, usikkerhet reduserast når kommunalt forprosjekt er ferdig i 2026. Kommune er byggherre.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Byggjast før bybanen til Åsane. Enklare anleggsdrift ettersom plasseringa er ein av dei få tomtane i området som ikkje vert endra vesentleg i byggjeperiode



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping Mogleg med reguleringsendring. Dette takast stilling til i forprosjekt. Reguleringsendring vert vurdert 2.halvår 2026

Status grunnerverv Avklart

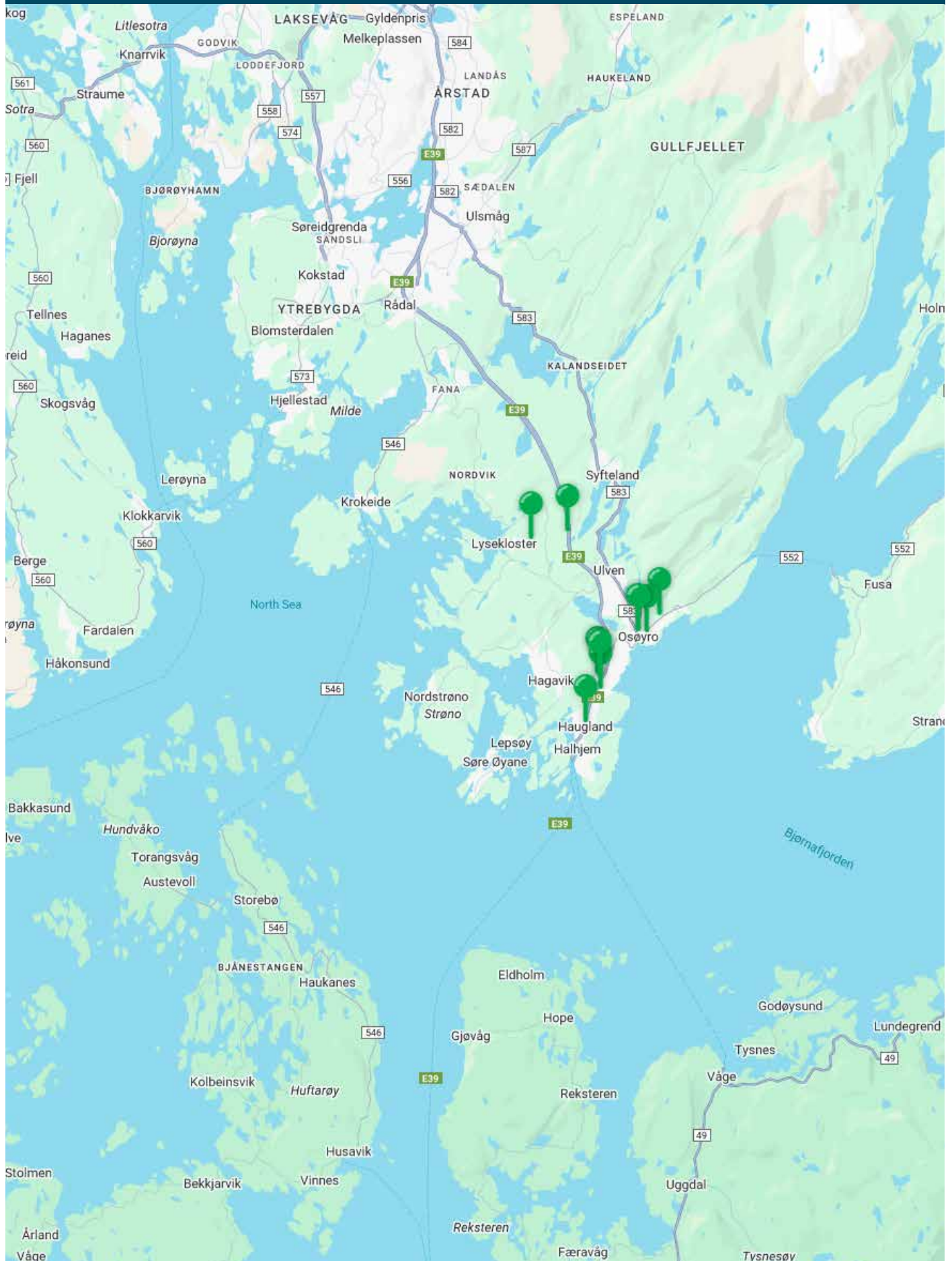
Status grunnerverv utdyping Kommunen er eigar av tomten

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping Tomt ferdig planert. Eksisterande parkeringsplass. Forprosjekt ferdigstillast i 2026

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
2.kvartal 2026	2.kvartal 2026	1.kvartal 2027	1.kvartal 2027	1.kvartal 2027	2.kvartal 2027	1.kvartal 2028	1.kvartal 2029	1.kvartal 2029

Bjørnafjorden kommune

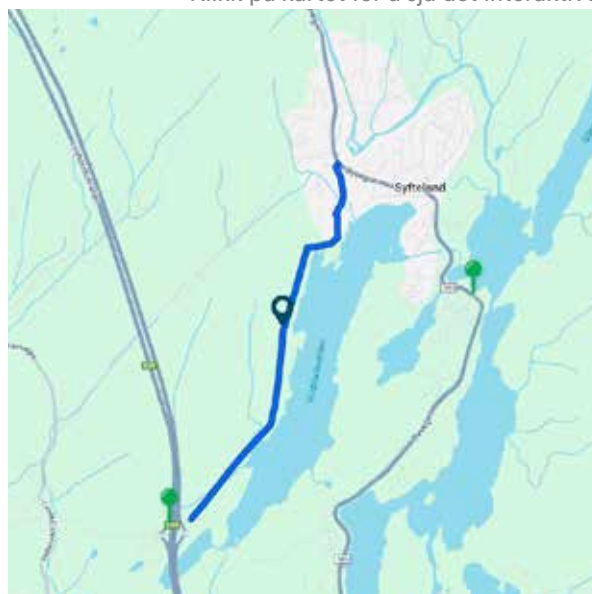




Gang- og sykkelveg Lyseparken - Byvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar:	Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg:	Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål

Føremålet er ny gang- og sykkelveg mellom Lyseparken og Byvegen. Prosjektet vil kople saman ny E39 og Byvegen (gamal E39). Det vil sikre ein samanhengande gang- og sykkelveg frå Nesstun i Bergen til Lysefjorden og frå Osøyro til Lysefjorden.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ingen tilbod i dag.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ikkje eit reelt for gåande og syklende i dag.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Samanhengande gang- og sykkelveg frå Osøyro til Lysefjorden. og frå Nesstun i Bergen til Lysefjorden.
Betre trafikktryggleik?	Ja	For dei som sykklar frå Osøyro via Ulven og til Lysefjorden vil det bli ein meir trafikkssikker løysing.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Fleire kan gå og sykle til arbeidsplassar i Lyseparken. Det er også fleire som vil kunne sykle til kollektivknutepunkt med buss til Bergen.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det kan vere fleire som vil innfartsparkere med sykkel heller enn med bil i Lyseparken.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Det er rekkefølgekrav knytt til områdeplan for Lyseparken. Områdeplanen er under revidering og rekkefølgekravet er foreslått tatt ut av kommunen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ingen



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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

Det er estimert at det vil kome 2 500 nye arbeidsplassar i Lyseparken.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Reguleringsplan for ein trasé mellom Lyseparken og Søfteland kan godkjennast våren 2026. I samband med kommuneplanens arealdel skal kommunen greie ut fleire traséar. Det er ein mogleg kortare trasé via Hetlefloten. Denne blei forkasta etter vurdering av at det vil vere kostbart. Det er også meir stigning via Hetlefloten enn til Søfteland. Dersom Vestland fylkeskommune trekker motsegn til rekkefølgekrav til Lyseparken kan kommunen vurdere enklare standard ikkje ha krav til universell utforming.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Ikkje laga gjennomføringsplan. Men dersom kommunen avklarar trasé til Søfteland kan prosjektering starte i 2027 og bygging i 2028.



Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Prosjektet gjeld etablering av trafikksikker- og attraktiv gang- og sykkelløysing langs Hatvikvegen. For å få areal til gang- og sykkelløysing i samsvar med reguleringsplan, må eksisterande veg skyvast mot nord. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Sentralt i dette tryggleiksarbeidet står utbygging av funksjonelle og sikre GS-løysingar.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Bebuarane langs Hatvikvegen (Solstrand og Bø og Midtbø) har i dag inga fortau eller GS-veg mellom heim og skule/ barnehage eller heim og jobb på Osøyro. Det er ikkje muleg å gå eller sykle til nærast busstopp utan å bevege seg i køyrefeltet for bilane på Hatvikvegen. Etablering av ei trygg GS-løysing vil redusere dagens kortdistansetransport med personbil og leggje til rette for at framtidige bebuarar i det massive utbyggingsprosjektet på Bjånes òg kan velkje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Se tekst over.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Se tekst over. Det finnes i dag ingen tilbud på strekningen.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Se tekst over.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Hatvikvegen har ein trafikkmengde på 2500 ÅDT, og ei fartsgrense på 50 km/t. Strekninga har per i dag spreidd til middels tett busetnad og, og i forhold til dagens situasjon er prosjektet vurdert til å ha middels til låg nytte sett opp mot kostnadane. Men eit sentralt formål med prosjektet er at trafikksikker GS-løysing er nødvendig for å kunne starte utbygging på Bjåneshalvøya, som er regulert med eit potensiale for 1000-1500 nye bueiningar. Elevar vil få denne strekninga som skuleveg og elles vert dette vegen til sentrum. I høve til framtidig situasjon vil prosjektet få høgare nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 179200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	93 200	51 300	7 035			
MVA	Fylkeskommunale midlar	16 550	9 650	1 465			

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag; Reguleringsplan

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektark for hp 2022-2025 omtalte usikkerhet i kostnadene. Anslag ble derfor foretatt på byggeplan i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet før tiltaket vart lyst ut. Kostnadene (P50) utgjorde 139 mill. kr. -2021 kr. inkl. mva og byggherrekostnader. I sak 52/23 konkluderte styringsgruppen slik: "Miljøloftet si styringsgruppe sluttar seg til å auke tildeling til prosjektet "Etablering av trafikksikker og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen" med statlege programområdemidlar for å dekke også det private bidraget. Merk: Statlig tildeling gis i fast kroneverdi og indekseres ikke i dette tabelloppsettet. Gjennomfører samme praksis som staten med å løyve opp indeksen i løpet av prosjektperioden. Det vil si at tallene som oppgis ut i perioden ikke nødvendigvis samsvarer med prosjektframdriften. Oppsettet blir et finansieringsoppsett. Tall i 2026 er henta fra framlegg til statsbudsjett. For mva linjen er tall i tråd med regnskap hos fylkeskommunen. (I tilknytning til prosjektet fornyes Bøtre bro. Kostnader i forbindelse med dette finansieres av fylkeskommunen under posten standardheving med vedlikeholdskarakter).

Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	
Planstatus utdjuping	Plan vedteke
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdjuping	

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltaket starta opp i mars 2024, estimert ferdigstilling tidleg haust 2026. Sluttoppgjer truleg ferdig i 2027.



Sykkelparkering

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026–2029?

Ja

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Nei

Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel; Trafikktryggleik

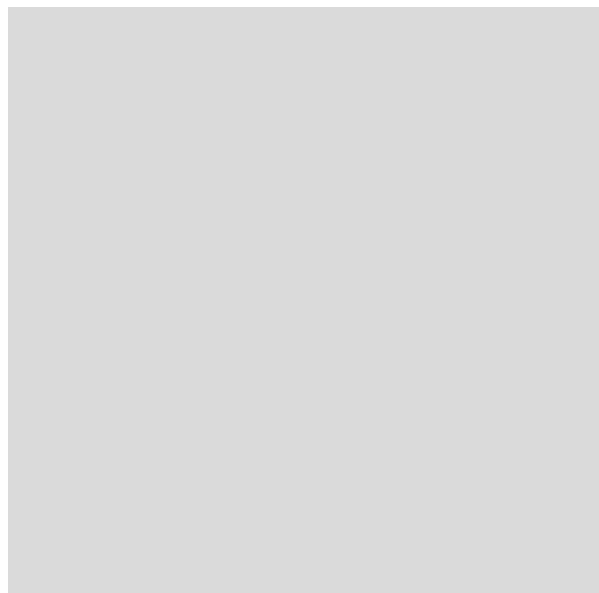
Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe sør

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Byggherre/ansvarleg: Bjørnafjorden kommune

Vegeigar:

Driftsansvarleg:



Prosjektomtale og føremål

Utarbeide planer og montere opp sykkelparkering på aktuelle knutepunkt for kollektiv. Dette for å stimulera til meir sykling og at syklane er trygge.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande? Ja Trygge sykkelparkering gjer at dei som går kan ha sykkel som alternativ.

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande? Nei

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket? Nei

Betre trafikktryggleik? Nei

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting? Ja Syklistar har behov for trygge sykkelparkeringar for at sykkel skal vere eit alternativ for dei på mange reiser. Særskilt til kollektivknutepunkt manglar dette.

Færre personbilreiser på andre måtar?

Samfunnsøkonomisk nytte

Få fleire til å bruke sykkel til knutepunkt for kollektiv med å ha ein sikker parkering. Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Auka bruk av sykkel og kollektiv, minke bruk av egen bil. Ved at fleire sykklar til skule og arbeid heller enn å bruke bil, er med på å utarbeida gode vaner og god folkehelse.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		3 135				
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet er vurdert i arbeidsgruppen samt felles anbud med Vestland Fylkeskommune for innkjøp av sikker sykkelparkering. Dette sammen med fleire kommuner.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Vi planlegger å bruke eksisterande parkeringsplassar for bil eller areal som det ikkje er behov for reguleringsplan.

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdyping Trengs ikkje.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping Vestland fylkeskommune har inngått avtale som kommunen vil nytte.

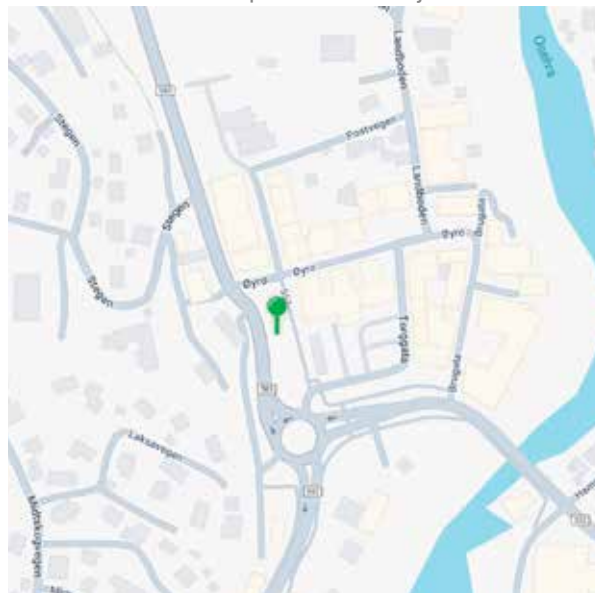
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping



Innfartsparkering og kollektivterminal Osøyro

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv; Innfartsparkering
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar:	Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg:	Bjørnafjorden kommune

Prosjektomtale og føremål

Føremålet er å bygge ny kollektivterminal på Osøyro med innfartsparkering i fjellhall. Tiltaket vil frigjere parkeringsareal og dagens kollektivterminal til andre sentrumsføremål, som til dømes butikkar og bustadar. Kommunen planlegger å samtidig flytte dagens parkeringsplassar på Osøyro inn i ein fjellhall. Parkeringplassar nær kollektivterminal skal settast av til innfartsparkering. Tiltaket vi bidra til at det er mogeleg å realisere mål om fortetting i regionsenteret. Osøyro vil bli tryggare og meir attraktivt for mjuke trafikantar.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Regionsenteret vil bli tryggare og meir attraktivt for gåande, syklende og kollektiv reisande når parkeringsplassane blir flytta inn i fjell.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Ein får avsett plass til innfartsparkering og knytta denne opp til kollektivterminal på Osøyro.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Ved å fjerne parkeringsplassar frå der folk går og sykklar i dag, vil ein få redusert trafikk i regionsenteret. Kollektivterminalen vil bli meir trafikksikker enn dagens situasjon.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet vil frigjere attraktivt areal som i dag blir nytta til parkering og kollektivterminal til nye butikkar og bustadar. Ny kollektivterminal kan også planleggast med tanke på å utnytte areal mykje betre enn i dag, ved å ha smartare løysingar og bustadar over terminalen. Det er i dag eit overordna mål om at regionsenteret skal vokse i kommuneplanen, men dei fleste detaljplanar får motsegn som følge av kultur, natur, myr. Skal vi realisere ambisjonane i kommunenplanen om fortetting må vi transformere regionsenteret i tråd med nyleg vedteken områdeplan for Osøyro.
--	----	--

Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det kan bli meir attraktivt for pendlarar som skal vidare med buss, å sette frå seg bilen. Innfartsparkeringssjassane i fjellhallen vil ha meir nærheit til haldeplassen enn dagens innfartsparkering ved Fjellheim.
--	----	--

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje berekna

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet vil bidra til at vi kan realisere andre planar for ønska transformasjon i regionsenteret.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet støttar opp om fortettingspolitikk og betre arealbruk.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			2 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar				20 000	60 000	
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 200	1 000				

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det er varsla oppstart av reguleringsplan og planprogrammet er godkjent. Planen skal på høyring våren 2026.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Kopla til fortetting og bustadutbygging i regionsenteret.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?	2. halvår
Planstatus utdjuping	Det er varsla oppstart. Tek sikte på 1. gangs behandling av planen våren 2026 og 2. gangs behandling hausten 2026.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuping	Kommunen eig det meste av arealet. Noko areal til kollektivterminal er privat eigd. Kollektivterminalen kan truleg finansierast delvis gjennom private med bustadbygging på toppen.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	Det er gjennomført moglegheitsstudie. Tiltaket er planlagt i områdeplan for Osøyro som blei godkjent hausten 2024.

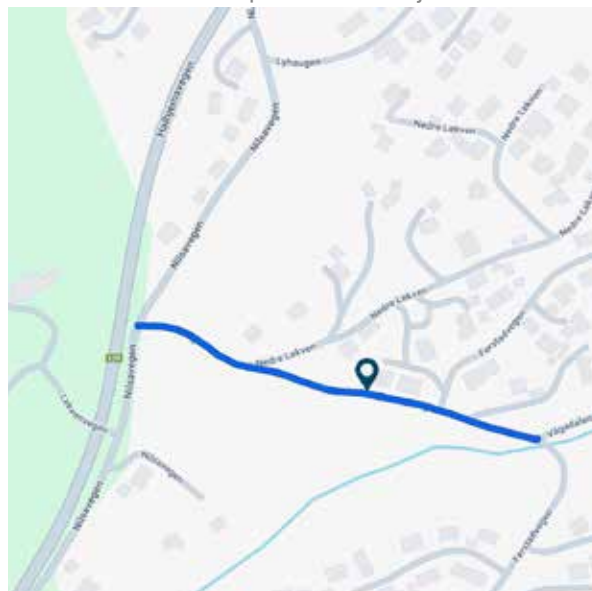
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		2. kvartal 2024	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2030	

Gjennomføringsplan utdjuping



Ferstadvegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar:	Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg:	Bjørnafjorden kommune

Prosjektomtale og føremål

Prosjektet er en videreføring av fortau fra Nilsavegen (tidligere prosjekt) og nå Trollalden Lepsøyvegen. Dette for å sikre myke trafikanter på en smal og bratt vei med fleire avkjørsler som er rett etter store kurver/svinger. Veien har ingen møteplasser. Dette er strekke på 310 meter fra Nilsavegen og til krysset mot Lekvenvågen. Det er stor bebyggelse i Lekvenvågen, og Ferstadveien er en mye brukt skolevei.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Bedre fremkommelighet for gående, treng ikke ta hensyn til trafikken på veien.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	På grunn av smal svingete vei med flere kryss er det i dag liten plass for gående og syklende. Veien er også bratt.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Viderefører tidligere prosjekter.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tryggere ferdsel for gåande og syklende.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Dersom dete er tryggere å gå langs veien, treng gjerne barn ikke bli kjørt.

Samfunnsøkonomisk nytte

Spare liv.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Videre føre utførte og påbegynte prosjekter.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Her er det ingen berøring med infrastruktur i grunnen. Det må fjernes en del stolper og luftstrekk. Ny belysning er lagt inn i kalkyle.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Statlege belønningsmidlar		500				
Bygging	Statlege post 30-midlar		4 000				
MVA			1 125				

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

GrunnervervFjerne lys, luftstrekk og stolperEtablere utfylling og oppbygging av fortau. Nye veilys. Støpekant. Asfalt.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Som over. Videreføre fortau fra Lepsøyvegen, Trollaldalen, Nils-aveien og ned Ferstadvegen. Vil nytte belønningsmidlar til sykkelstrategi til prosjektering.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Påbegynt.

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping

Trase` er valgt.

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
4. kvartal 2024	1. kvartal 2025			1. kvartal 2025	1. kvartal 2025	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. kvartal 2026

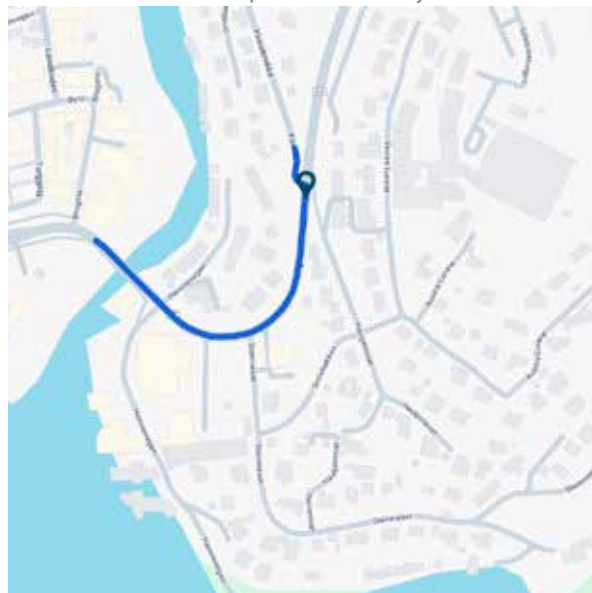
Gjennomføringsplan utdjuping

Nærmere gjennomføringsplan kommer etter prosjekteringsfasen.



Hauge–Osøyro

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

Prosjektet gjeld etablering av trafikksikker- og attraktiv gang- og sykkelløysing langs Hatvikvegen og utbetring av kryssområde som premiss for utbygging og fortetting. Tiltaket har ei utstrekning frå pågåande tiltak i Hatvikvegen tom Oselva bru og skal leggje til rette for mjuke trafikantar på strekningen og utbetring av Finnebrekkakrysset. I samband med områdeplan for Osøyra har fylkeskommunen stilt krav til at Finnebrekka- krysset er sikra gjennomført, før fortetting i Finnebrekka kan skje. Tiltaket var ved forrige rullering av handlingsprogrammet omtale som Hatvikvegen-Finnebrekka-Bybrua.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket vil betre framkome, særleg for sykklistar som vil få noko større plass til å passere gåande.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein samanhengande gang- og sykkelveg av lik standard på Hatvikvegen. Dette strekket er slik sett ein missing link.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket vil betre trafikktryggleiken i høve at det er veg med stor trafikk og eit smalt fortau. På deler av strekninga er fortauet så smalt at det ikkje er rekkverk. Finnebrekkakrysset er også rekna som eit trafikkfarleg kryss i dag.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket vil gjere det mogeleg å fortette i regionsenteret.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Fleire vil få ein meir attraktiv og tryggare veg til regionsenteret.

Samfunnsøkonomisk nytte

Potensielt færre fallskader vinterstid. Dagens fortau heller ut mot fylkesvegen i tillegg til å vere smalt og det er spesielt uheldig når det er glatt. Enklare vintervedlikehald

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er regulert i områdeplan for Osøyro. Det er eit rekkefølgekrav i områdeplanen at krysset Finnebrekka skal ha godkjent reguleringsplan og finansieringa sikra for at fortetting i Finnebrekka kan skje.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 176000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			2 000	10 000	10 000	
Bygging	Statlege post 30-midlar					15 000	114 500
MVA	Fylkeskommunale midlar					2 850	21 650

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Ved denne rulleringa er det lagt til grunn grove kostnadsestimat basert på erfaringstal frå Hatvikvegen. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den ligg føreog byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før eventuell realisering av tiltaket.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2027

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Arbeid med reguleringsplan pågår. Håp om vedtak på plan i 2027.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedende arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedende arbeid utdjuping

Estimert grunnboringer inkl. supplerende undersøkelser før jul 2025

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

Gjennomføringsplan utdjuping

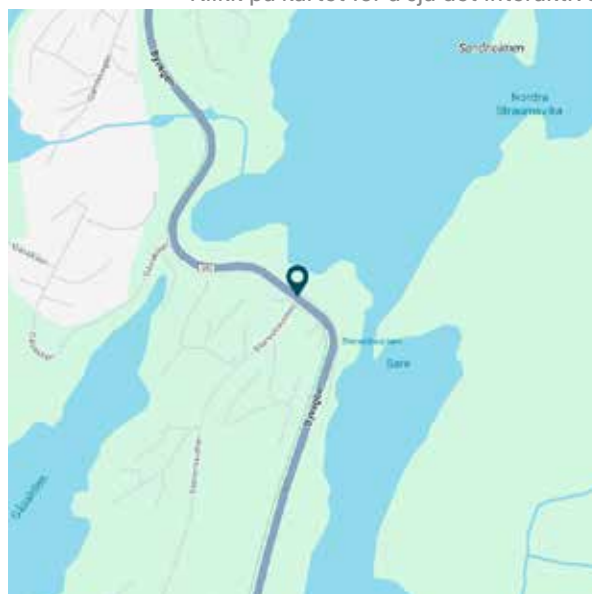
Håp om vedtak på reguleringsplan i 2027. Oppstart prosjektering når vedtak på reguleringsplan ligg føre. Truleg tidlegast oppstart i 2029.



KV 1257/E39 Kollektiv Storestraumen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Oppgradere kryss til E39 slik at buss kan køyre gjennom Storestraumen. Det er lagt til rette for kollektiv på KV 1259 med busslommer i dag. Kan vere at det må leggest til rette for universell utforming og busskur.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det vil bli kortare avstand for bebuarar som i dag har opp til 1 km å gå til haldeplass på E39 i dag.
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Bussen blir lagt om dit folk bur.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	
Betre trafikktryggleik?	Ja	Omtrent som før
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Vil redusere reisetida for kollektivreisande som får kortare veg til busshaldeplass.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Det var eit krav i reguleringsplanen for Storestraumen at det skulle leggest til rette for buss. Dette er gjort. Det som manglar er ei løying for kryss til E39 som gjer det mogeleg for bussar å køyre denne ruta.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Storestraumen har vært eit stort utbyggingsområde som no er nesten ferdig. Det er ingen som bur langs E39 forbi dette området. Dei som bur i Storestraumen må gå opptil 1 km til kollektivhaldeplassar på E39. Det er ein del stigning. Det blei planlagt for busshaldeplassar i reguleringsplan for Storestraumen. Dette er bygd. Det som manglar er ei kryssløysing mot E39 i nord som gjer det mogeleg for bussar å køyre opp.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping

Vil vurdere å bruke belønningmidlar til å starte reguleringsplan i 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

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

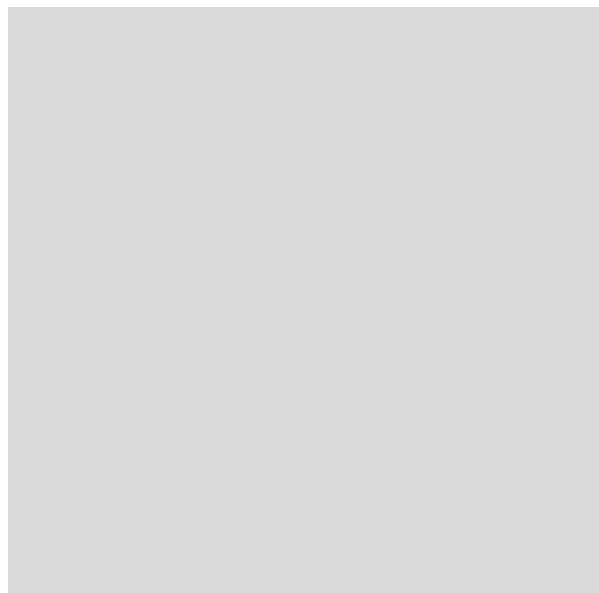
Gjennomføringsplan utdyping

Ikkje planlagt



Snarvegar Osøyro

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Kommunen har planlagt fleire gang- og snarvegar som vil gjere det enklare, tryggare og meir attraktivt å gå til kollektivknutepunkt, barne- og ungdomsskule, butikkar og tenester i regionsenteret Osøyro. Mange er planlagt i nyleg vedtatt områdeplan for Osøyro. Det er også mange trapper og barnetråkk som kan oppgraderast slik at fleire vil nytte dei. Kommunen skal og i gang med gatebruksplan for Osøyro i 2025. Her vil vi særskilt sjå på korleis vi kan kople på snarvegane inn mot gatene.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Det er fleire mindre prosjekt.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Potten kan bidra til etablering av tryggare løysingar langs veg og snarvegar til regionsenteret, kollektivhaldeplassar og skuleområdet. Dette vil kunne gi noko raskare reisetid for gåande/syklende og gjere regionsenteret meir attraktivt for gåande og syklende og folk med nedsett funksjonsevne.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er mindre tiltak som kan få høg nytte i tett befolka område.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Fleire snarvegar er regulert i områdeplan for Osøyro. Det er fleire reguleringsplanar som skal settast i gang no når områdeplanen blei vedtatt.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Fleire snarvegar vil rette seg mot kollektivterminalen på Osøyro.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Stat post 30(66) Programområdemiddel kommunal- og fylkesveg	-	10 000	-	-	-	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Det er ein pott kor ein kan bygge for det ein har. Det er også mogeleg å samordne med andre tiltak som skal gjennomførast i regionsenteret dei kommande åra, som vann- og avløp og flaumsikring.

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

Bør sjåast i samanheng med gang- og sykkelveg mellom Finnebrekka og Oselva bru og ny kollektivterminal som er under planlegging.



Plan og gjennomføring

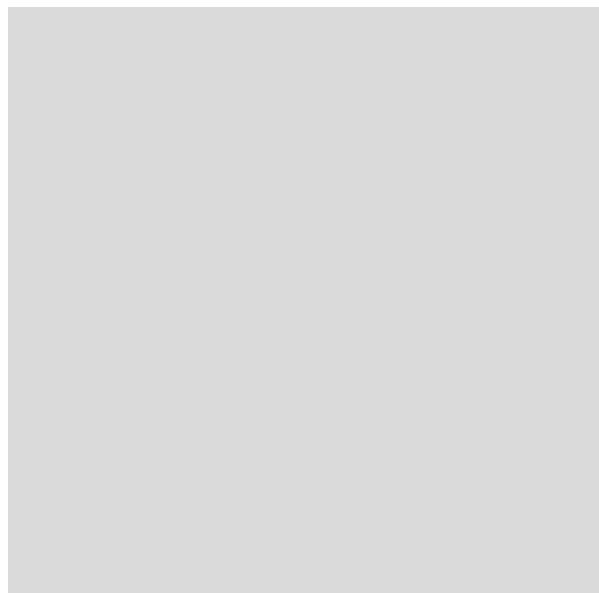
Status for plan og gjennomføring

Det skal bli laga ein liste med mindre tiltak, der ein kan plukke dei mest modne prosjekta, som er regulert i fyrste omgang. Vi vil nytte belønningmidlar til grøn mobilitetsstrategi til prosjektering og grunnnerv.



Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Tiltaket har som formål å bidra til nullvekstmålet ved å gjere det meir attraktivt å reise kollektivt som resultat av å tilby trygge og meir tilgjengelege holdeplassar. Det er etter opning av ny E39 med bompengeneinnkrevjing i 2022 erfart stort auka etterspurnad etter kollektivreiser langs E39, og det bør vere potensiale for ytterlegare auke. Dette aukar viktigheita av at holdeplassane blir utforma trygge både for kollektivtrafikanter og rutebuss. Haldeplassane vil framleis liggje på riksveggrunn slik at det ikkje blir behov for grunnerv. Det blir lagt til grunn at det ikkje er behov for reguleringsplan.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Det blir lagt opp til utbetring av holdeplassane Trolldalen og Haugland i retning sør, der behovet for opprusting er størst. Spesielt Haugland opplevast trafikkfarleg i dag på grunn av vesentlege manglar. Tiltaket kan inkludere etablering av lehus og opprusting av gangadkomster (f.eks asfaltering/oppsetjing av rekkverk) ved andre holdeplassar dersom det er rom innanfor rammene for prosjektet.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Det blir lagt opp til utbetring av holdeplassane Trolldalen og Haugland i retning sør, der behovet for opprusting er størst. Haugland opplevast som direkte trafikkfarleg i dag på grunn av vesentlege manglar. Tiltaket kan inkludere etablering av lehus og opprusting av gangadkomster (f.eks asfaltering/oppsetjing av rekkverk) ved andre holdeplassar der det er mogleg innanfor rammene for prosjektet. Tiltaket har som formål å bidra til nullvekstmålet for privatbiltrafikk ved å gjere det meir attraktivt å reise kollektivt gjennom å tilby trygge og meir tilgjengelege holdeplassar. Opning av ny E39 med bomsnitt har gitt potensiale for stort auka etterspurnad etter kollektivreiser. Dette aukar viktigheita av at holdeplassane blir utforma tryggare både for kollektivtrafikanter og rutebussar.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket vil gi enklare og tryggare kollektivreiser for bebuarar og besøkjande i områda som blir betente av dei aktuelle holdeplassane. Når reisande vel kollektiv i staden for bil får vi også samfunnsøkonomisk nytte som følgje av redusert støy, CO₂-utslepp og ev. kø. Tilrettelegging for eit meir attraktivt kollektivtilbod bidreg til å gjere kollektiv meir konkurransedyktig i forhold til bil og vil bidra til redusert støy, luftforureining, CO₂-utslepp og kø.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Samsvarer med måla i NTP og Miljøløftet, Prosjektet underbyggjer nullvisjonen når det gjeld trafikkulykker, og bidreg også til å gjere reisekjeda universelt utforma slik NTP gir føring om. KDPA for Bjørnafjorden vest legg opp til fortetting innan gangavstand frå haldeplassane og vil underbyggje potensiale for kollektivreisande.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Haldeplass Trolldalen kan sjåast i samanheng med kommande tiltak i Lepsøyvegen der m.a. nytt trygt gangtilbod kan bidra til ytterlegare passasjergrunnlag for busslinje med høg frekvens langs E39.

Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Stat post 30 Programområdemiddel riksveg	-	-	600	1 250	-	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt estimat, bygger tiltakene som er mulig innenfor rammen. Tall uten mva. Avrunda og oppdatert til 2026-kr.

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

Haldeplass Trolldalen kan sjåast i samanheng med kommande tiltak i Lepsøyvegen der m.a. nytt trygt gangtilbod kan bidra til ytterlegare passasjergrunnlag for busslinje med høg frekvens langs E39.

Plan og gjennomføring

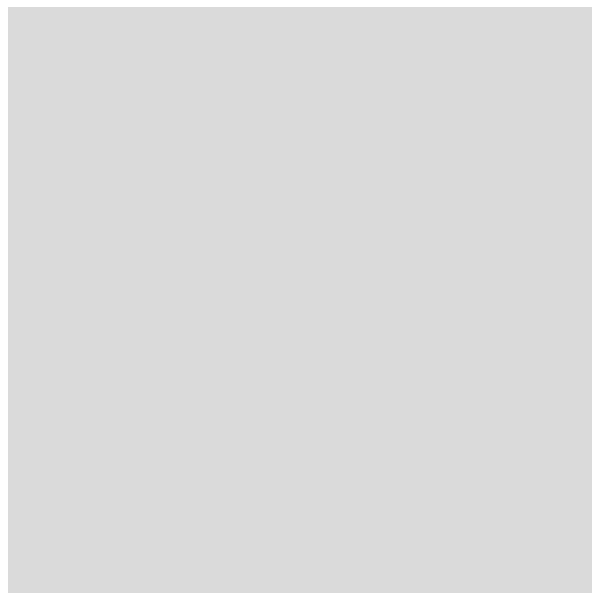
Status for plan og gjennomføring

Haldeplassane ligg på riksveggrunn. Det er ikkje blir behov for grunnverv. Det blir lagt til grunn at det ikkje er behov for reguleringsplan.



Strategi for grøn mobilitet Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er oppfølging av strategi for grøn mobilitet for Bjørnafjorden kommune, som skal til politisk behandling våren 2025. Prosjektet er ein pott som kan gå til oppfølging av grøn mobilitetsstrategi når den er vedtatt, og til dømes til kartlegging, planlegging, prosjektering av større og mindre grønne mobilitetstiltak i Bjørnafjorden kommune. Midlane kan også gå til mindre utbyggingar. Til dømes fortau kombinert med andre utbetringar i kommunal regi (vegar eller vatn- og avløp). Kommunen har kapasitetsutfordringar og vil nytte noko belønningmidlar til kartleggingar og utgreiingar med sikte på å spele inn prosjektark til post 30 dei neste åra. Dette kan spesielt vere til snarvegar i regionsenteret og til kollektivhaldeplassar og trygg sykkelparkering. Det er også behov for å utvikle eigen kompetanse for grøn mobilitet og betre arealbruk og delta på kurs og nasjonale nettverk for sykkel, gange og kollektiv.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

I 2025 blei det nytta ein del midlar til reguleringsplan for innfartsparkering og kollektivterminal i Osøyro. Det vil gå ein del midlar til dette i 2026 også.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Gange er øverst i transportpyramiden.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	1 000	3 000	1 000	1 000	1 000	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Strategi for grøn mobilitet inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Potten vil gi kommunen moglegheit til å gjennomføre mindre tiltak i tråd med Grøn mobilitetsstrategi.

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

Potten kan nyttast til å planlegge og prosjektere større prosjekt.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Det er ein mindre pott som kan nyttast til mindre prosjekt som ikkje treng reguleringsplan.



Sykelstrategi Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026-2029?

Ja

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Nei

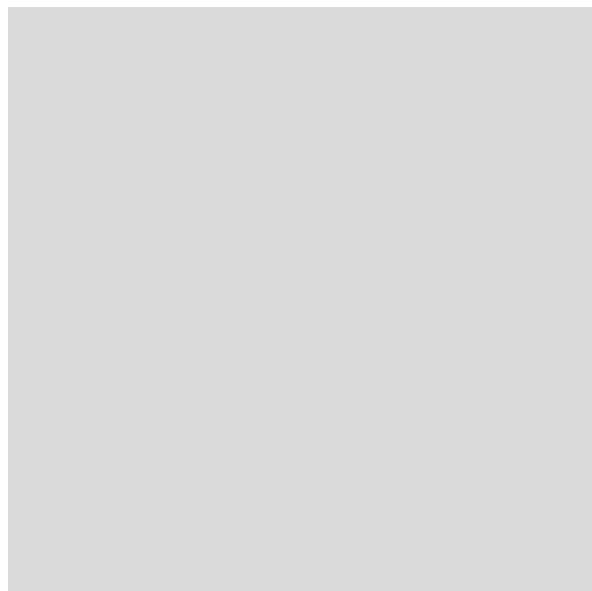
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel; Trafikktryggleik;
Kollektiv; Innfartspar-
kering; Areal og knute-
punktsutvikling; Analyse

Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe sør

Kommune: Bjørnafjorden kommune

Byggherre/ansvarleg: Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er oppfølging av sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune. Prosjektet er eit overordna prosjekt som skal ivareta utvikling av gang- og sykkelveggar i Bjørnafjorden kommune. Allereie innmeldte delstrekningar ligg som delprosjekt under sykkelstrategien. Visjonen for sykkelstrategien for Bjørnafjorden kommune er: Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden kommune. Det overordna målet for sykkelstrategien er: Fleire skal velje sykkel for kortare reiser.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Sykkel er høyt oppe i transportpyramiden.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	500	1 000	1 000	1 000	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Sykkelsatsinga inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Prosjektet ”Sykkelstrategi” er ei porteføljesatsing som gir kommunen føreseielegheit knytt til mindre tiltak for å betre tilhøva for sykkel i kommunen. Inn i dette overordna prosjektarket legg kommunen tildelte midlar for 2021 og 2022 på følgjande delprosjekt: E39 Søfteland sentrum - forstudie: GS-løysingar (150 000), GS-løysing Lidarosgarden- Lyseparken.

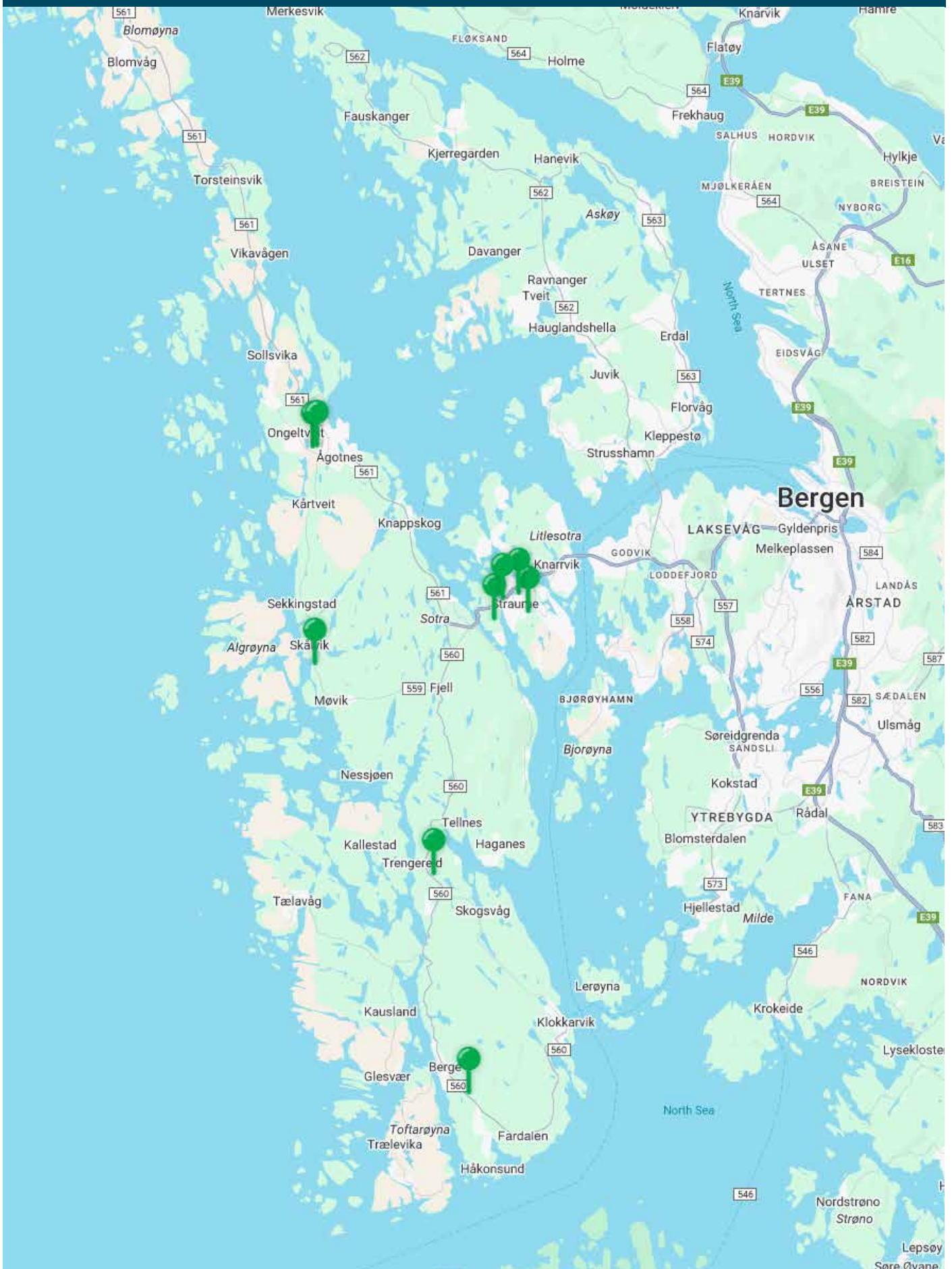
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

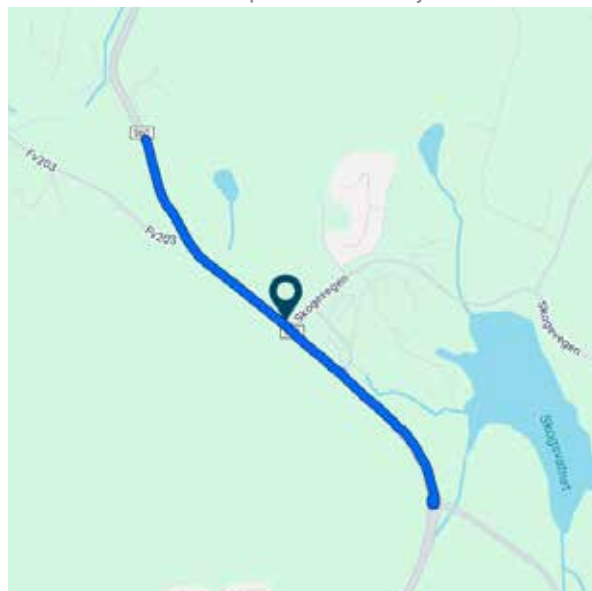
Øygarden kommune



Skogsskiftet sentrumsområde

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Etablering av samanhengande gang- og sykkelveg langs fylkesveg og utbetring av kryss ved kommunedelsenteret ved Skogsskiftet. Prosjektet legg opp til å etablere gs-veg i dagens veg og sideforskyve køyrevegen vestover. Prosjektet inneheld også ombygging av 3 T-kryss til rundkøyringar. Total strekning er om lag 1400-1500 m inkludert påkoplingar i kryss. Formålet med tiltaket er å styrke kommunedelsenteret ved å leggje betre til rette for mjuke trafikantar og opne for fortetting av bustader og sentrumsfunksjonar.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket gir samanhengande tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen og frå bustadområda ved Kallestad til sentrum. Prosjektet vil og betre tilkomsten for mjuke trafikantar frå planlagte bustadfelt til kollektivterminal og skule/idrettsområde.
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Etablerer sammenhengende g/s-veg gjennom sentrum. Betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Oppstramming av kryss fra fylkesvegen, etablerer tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen, oppstramming av kryss på kommunalt vegnett. Rundkøyring bidrar til redusert hastighet nær sentrum.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med kollektivtilbud, handels- og tjenestefunksjonar og idretts- og kulturtilbod.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Nærleik til knutepunkt og områder sett av til bustadføre mål i KPA. Tiltaket vil gje grunnlag for å transformere eit kommunedelsenter, betre trafikksikkerhet, tilrettelegging for møteplasser og trivsel/estetikk.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Samfunnsplan, regional plan for attraktive sentre, Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Sammensatt prosjekt som har i seg elementer fra fleire innsatsområder, g/s, kollektiv, effektiv arealbruk, trafikksikkerhet.

Finansiering

Totalkostnad (type)

Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 175700

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	7 320					
Bygging	Statlege post 30-midlar		25 000	29 000	48 600	34 100	1 620
MVA	Fylkeskommunale midlar		4 750	5 530	11 400	8 000	380

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Kommunen har i samband med utarbeiding av detaljregulering for Skogskiftet fått utarbeidd ei kostnadsvurdering for den kommunale delen av prosjektet. Konsulentrapporten viser ein samla kostnad på omlag 70 mill. (2022-kr.) eks MVA, der tiltak for vatn/avløp er tatt ut. Overslaget er eit P85. For fylkesvegen og g/s løysingar langs denne, er det gjort ei meir enkel kostnadsvurdering frå konsulent, der kostnadsbildet er omlag 70 mill. eks MVA. Samla kostnad er vurdert til 140 mill. eks. MVA. Det har vore innleiande samtalar med private utviklarar av prosjekt området, og intensjonen er å hente inn ekstern finansiering for deler av totalsummen gjennom utbyggingsavtalar. Dei tiltaka kommunen ber om finansiering av gjennom Miljøloftet er dei tiltaka med høgast mål oppnåing dvs kommunal veg gang/sykkelveg og kollektiv og g/s langs fylkesvegen. Fylkeskommunen gjennomførte eit byggherre-anslag i mai 2023. Dette anga fylkesvegprosjektet å ha ein antatt totalkostnad på 160 mill i 2023-kr. Øygarden kommune arbeider med å avklare privat medfinansiering til prosjektet - eventuelt omfang av dette må vurderast ved neste rullering av handlingsprogrammet. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Tiltaket er planavklart

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjuping Grunnundersøkingar er utført

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

Gjennomføringsplan utdjuping

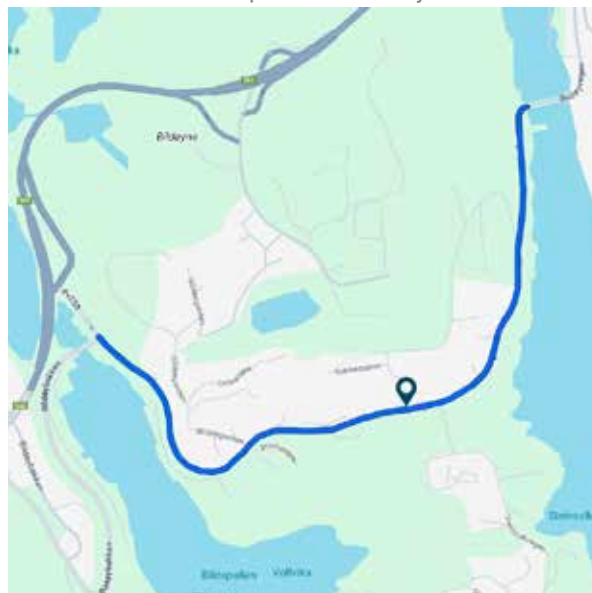
Tiltaket er planavklart. Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/24, grunnboringar i 2024, Tentativt: Utlysing 1 kvartal 2026, ved endeleg lyving over statsbudsjettet. Kontraktssignering tidleg haust 2026. Sluttoppgjer estimert i 2029/2030.



Bildøyvegen/Straumsundet bru

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål

Bildøyvegen er ein kommunal veg og dette prosjektet strekkjer seg frå kryss mot Bildøy bru til og med Straumsundet bru, samla ei strekning på omlag 1,4 km. Vegen ligg tett på Straume sentrum og er den naturlege vegen til/frå sentrum for dei som bur på Bildøy. Barn som bur på Bildøy går i dag på Kolltveit barneskule, medan ungdomsskulen ligg sentralt midt på Bildøy. Grunna manglande tilbod for gåande/syklende har skuleborn frå 1-7 klasse som bur på søre Bildøy oggår på Kolltveit barneskule, tilbod om gratis skuleskyss til skulen i vintersesongen. Bildøyvegen har ikkje fortau eller gang/sykkelveg, men har ein litt breiare profil i aust samanlikna med i vest. Vegen er regulert i 2018, med to kjøyrebaner og gang/sykkelveg. I 2019 vart det starta på detaljprosjektering på både regulert løysing og ei nedskalert løysing med fortau og redusert bredde på kjøreveg med omlag 1 meter. Når Sotrasambandet står ferdig vil Bildøy ha nye tilbod til gåande og syklende. Desse løysingane er ikkje knytta saman til Bildøyvegen og gåande syklende som vil nytte denne vil framleis ikkje ha eit fullverdig tilbod. Øygarden kommune planleggjer å erstatta dagens Fjell ungdomsskule med ein ny skule sentralt på Bildøy. Ny skule skal vera klar første kvartal 2028. I denne samanhengen vil ein sjå på moglege snarvegar frå Bildøyvegen inn mot skuleområdet. Inspeksjonsrapportar viser at Gamle Straumsundet bru må oppgraderast som ein del av prosjektet. Brua har tredekke og ikkje separat tilbod for mjuke trafikantar.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Etablering av tryggare løysingar langs veg og snarvegar inn til skuleområdet vil kunne gje noko raskare reisetid for gåande/syklende
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Snarvegar inn til skuleområdet vil gje betre framkome frå sør og vest.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet vil samla gje betre løysingar for området
Betre trafikktryggleik?	Ja	Ved å skilje biltrafikk frå mjuke trafikantar
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå over
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje gjort noko kost/nytteanalyse på samfunnsøkonomisk nytte. Området ligg tett på regionsenter og skulesenter på Bildøy. På Bildøy bur det totalt 655 personar, 136 av desse er mellom 0 - 17 år.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er i samsvar med overordna mål i samfunnsplanen til kommunen om å leggje tilrette for at fleire kan gå, sykle og reise kollektiv. Samordna transport og bustadplanlegging.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 279 184

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Anna	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 500					
Bygging	Statlege post 30-midlar		16 400	27 039	91 934	75 710	10 764
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	375	4 100	6 760	22 983	18 928	2 691

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet for Bildøyvegen blei detaljprosjekttert og kostnadsvurdert i 2019. Med bakgrunn i konseptval har byggherre i 2025 gjennomført ei ny og oppdatert kostnadsvurdering og økonomibehov er justert i samsvar med ny vurdering. Det er overført omlag 16 mill frå prosjekt Straume sjøfront - Varden.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Prosjektet må sjåast i samanheng med prosjekt Straume sjøfront - Varden, der det på sikt skal lagast ein samanhengande almenning gjennom Straume sentrum.

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping	Strekninga er ferdig regulert med plan frå 2018.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Det er ikkje starta arbeid med grunnerverv i påvente av finansiering av tiltaket. Løyving for 2026 er tiltenkt grunnerverv.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuping	

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2025	4. kvartal 2025			1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	2. kvartal 2027	2. kvartal 2030	

Gjennomføringsplan utdjuping

Vurdering av strekninga i lys av gjennomført trafikkanalyse i 2025. Gjennomgang av tidlegare prosjektering og grunnerverv i 2026. Gjennomføringsfase i etter at nytt Sotrasamband er opna i 2027.

Akse Straume sjøfront til Varden

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål

Det skal etablerast ei kopling for mjuke trafikantar mellom Straume sentrum og utdanningsmiljøet på Bildøy, sjå lenke i kart. Tiltaket vil bli delt inn i fleire deltiltak som til dømes:

Blå - Etablere/oppgradere snarvegar frå Bildøybakken til skuleområdet på Bildøy. Kartlegging av opptrakka snarvegar og moglege nye koplingar skal bli utført gjennom idfasen i nyoppstarta planarbeid for Bildøyna.

Raud - Trase for mjuke trafikantar mellom skuleområdet og områdeplan for Brannalsåsen. (SE3 i KDP for Bildøyna) vert opparbeida i Sotrasamband prosjektet.

Rosa - Opparbeide snarveg gjennom områderegulering for Brannalsåsen og gang - sykkelbru over Straumsundet. Løysing vert regulert i pågåande områderegulering for Brannalsåsen med rekkefølgekrav til opparbeiding.

Mørk grøn - Fortau ferdig opparbeida i samsvar med reguleringsplan

Lys blå/turkis - Opparbeiding av snarveg gjennom reguleringsplan for Bakkane. Tiltaket er under opparbeiding

Lilla - Fortau i Gjertrudvegen er opparbeida mellom reguleringsplan for Bakkane og reguleringsplan for Straume senterområde, KDPLS3A.

Gul - Trase/snarveg regulert i plan for Straume senterområde, KDPL S3A

Lys grøn - Ferdig opparbeidd kopling gjennom Straume sentrum, frå KDPL område S#A i vest til Grønapplassen i aust.

Gråblå - Snarveg/trapper frå gatetun i reguleringsplan for Grønmyrsvegen til parken Varden. Tiltaket er planavklart og delvis påbegynt

Kvit - Snarveg gjennom kommunal park - Varden. Tiltaket er planavklart

Svart - Kopling gjennom ubyggd område frå Varden i vest til gangbru over FV 5240 Storskaret i aust. Ligg føre eldre reguleringsplan, tiltaket er ikkje planavklart.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere avstandar mellom ulike målpunkt og auke framkome for mjuke trafikantar
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Tiltaket vil bidra til å knyte sentrum av regionsenteret betra saman med utdanningsmiljøet og øvrige bustadområder
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Straumsallmenningen er eit overordna plangrep for å knyte saman austre deler av Straume/Straume sentrum med Straume vest/Bildøy. Dette gjer eit betre og gjenkjenneleg nettverk i ein aust/vestleg akse gjennom regionsenteret.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaka vil gje mjuke trafikantar høve til eit delvis bilfritt gangalternativ/snarveg gjennom Straume.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket vil gjere det meir attraktivt å gå og sykle, og slik redusere behovet for å nytte bil til daglege gjeremål.
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket vil gjere det meir attraktivt å gå og sykle, og slik redusere behovet for å nytte bil til daglege gjeremål. Tiltaket vil medverke til eit meir kompakt sentrum.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikktryggleik og framkome for mjuke trafikantar, og vil kunne medverke til å overføre reiser frå personbil til desse transportformene. Tiltaka vert vurdert til å ha god måloppnåing med tanke på samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er forankra i Kommunedelplan for Straume samfunnsdelen til Kommuneplanen 2022 - 2034

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 14814

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Anna	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		1 000				
Bygging	Statlege post 30-midlar			5 450	5 400		
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		250	1 363	1 350		

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det er gjort ei enkelt vurdering av kostnader knytt til deler av tiltaka, knytt til områda mellom Straume sentrum og sjøfronten. Prosjektet må utviklast vidare i forhold til innhald og kostnadsvurdering. Restbehov etter 2029 er uklart pr i dag.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

Prosjektet må og sjåast i samanheng med prosjektark Bildøyvegen/Straumsundet bru



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken? 2. halvår

Planstatus utdjuping

Prosjektet består av 11 delprosjekt, der status for planarbeid er ulikt, frå ikkje starta til ferdig regulert. I HP 2026 - 2029 er det bedt om gjennomføringmidlar til tiltak på skuleområde Bildøy. Denne områdeplanen er ikkje starta opp og midlar til gjennomføring i 2027/2028 er tenkt til tiltak som er ferdig regulert. Kommunen vil gjennomføre eit forprosjekt med eigne midlar i 2026 for å vera klar til gjennomføring i 2027/2028.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Nokre delområder har avklart grunnerverv, medan andre ikkje er avklarte. Dei områda kommunen her ber om gjennomføringsmidlar til er i privat eige. Kommunen skal ikkje overta grunn, men formalisere rett til gjennomføring ved å inngå avtalar med rettshavarar i 2026.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2028	2. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdjuping

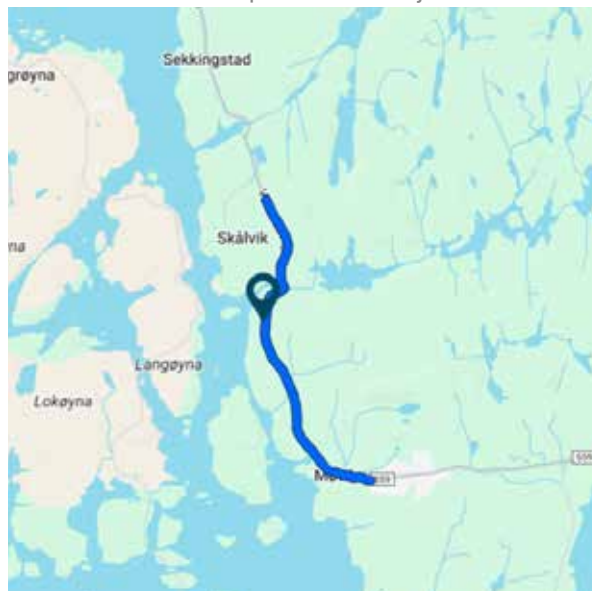
Kommunen gjennomfører eit forprosjekt i 2026 med eigne midlar, og det er tenkt at forprosjektet gjev grunnlag til at delprosjekt kan gjennomførast i 2027/2028. Dette er deler av almenningen som ligg i godkjent reguleringsplan, mellom Straume sentrum og sjøfronten. Vidare gjennomføring av andre byggetrinn i almenningen må utsetjast til eventuell ny byvekstperiode.



Vestsidivegen

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Det er ønskelig å få realisert et tilbud for myke trafikantar på strekninga frå Skålevik skule til Møvik. Den ca. 2,5 km lange delstrekninga vil vere framtidig skuleveg til ny skule i Møvik. Ny gang- og sykkelveg her vil knyte skule og lokalsenteret Møvik-Ulveset til busetnaden i Skålvik og Skålvik kunstgrasbane. Det skal regulerast og byggast ny gs-veg langs vestsida langs dagens veg. Fylkeskommunen ferdigstilte eit forprosjekt for Vestsidivegen i 2023. Dette vil gi grunnlag for eventuelt vidare arbeid.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	
Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	
Betre trafikktryggleik?	Ja	
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbod til mjuke trafikantar.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det bur omlag 1400 innbyggjarar innafor sentersona, og omlag 450 av desse har ikkje eit akseptabelt g/s tilbod. I bustadsona er det ein bustadreserve på omlag 170.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er forankra i KPS, der Møvika/Ulveseth er eitt av 7 lokalsenter. Lokalsenteret samlar eit omland av bustader og verksemder rundt skule og barnehageområdet og daglegvare. Avgrensinga er definert med utgangspunkt i 10 min sykkelavstand. Det er eit godt tilbod for gåande og syklende mot aust, men manglar tilsvarande tilbod mot nord, mellom Skålevik og Møvika. Arealstrategiane i KPS seier at vi skal prioritere trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklende innanfor sentersonene.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikke vurdert pt.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 98800

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar					2 000	5 000
Bygging	Statlege post 30-midlar						75 700
MVA	Fylkeskommunale midlar						16 100

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnader er vurderte i forbindelse med utarbeiding av forprosjekt. Likevel er desse usikre. Det er ikkje teke omsyn til grunnverv. Det er ikkje utført grunnundersøking. Fylkeskommunen vil foreta anslag på reguleringsplan når planutkast eventuelt foreligger. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Opphavelag var det tiltenkt at grensegang mellom fylket sin regulering av veg og kommunen sin regulering av skuletomta på Møvik ville bli avklart i vidare prosess i samband med oppstart av planarbeida. Øygarden kommune har i sitt forslag til investeringsbudsjett foreslått å ikkje gå vidare med ny skule på Møvik, men utvide Ulveset skule - og legge ned Skålevik.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping

Forprosjekt fra 2023 for Vestsidivegen vert lagt til grunn for eventuelt planarbeid. Deler av strekninga er regulert, men ekspropriasjonsheimel er utgått og dette medfører ein risiko i høve grunnverv. Det vil og vera utfordrande å halde seg innafor gjeldande plangrenser i høve kurvatur, areal for rigg og drift. Tiltaket har ikkje fått planmidlar over det fylkeskommunale planbudsjettet for 2026.

Status grunnverv

Ikke avklart

Status grunnverv utdjuping

Ikkje relevant pt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikkje relevant pt.

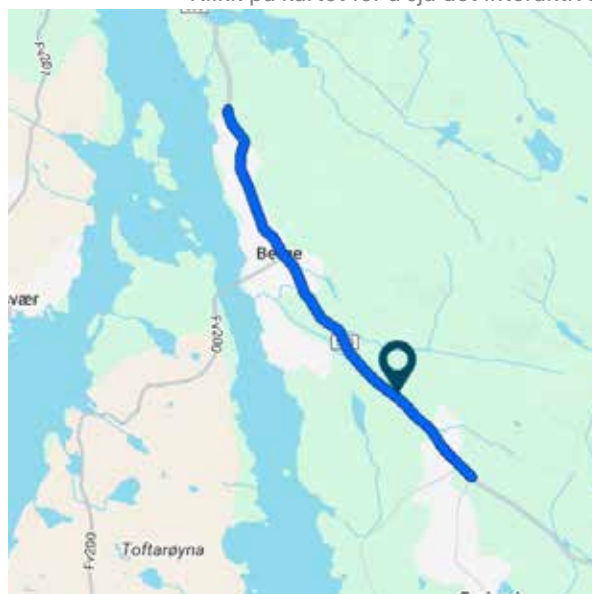
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er ved denne rulleringa usikkert når oppstart av reguleringsplan vil kunne skje.

Vorland-Forland

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.



Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål

På Forland er det ungdomsskule og barneskule og området er definert som lokalsenter i samfunnsplanen til Øygarden kommune. Det ønskes etablert løysing for gåande og syklande. Gang- og sykkelvegen vil ligge på vestsiden av Fv. 560 nesten frem til Steinsland. Her er det planlagt at gang-/sykkelvegen krysser under fylkesvegen i en egen kulvert. Videre følger gang-/sykkelveg på østsiden av fylkesvegen, helt frem til krysset ned til Forland. Dette er samme side som eksisterende gang-/sykkelveg følger vidare sørover til Klokkarvik. Prosjektet avsluttes i nærheten til Stranda barneskule som kan ta imot opp mot 380 elever, og på ungdomsskolen går det ca. 300 elever. Idrettshall, svømmehall og idrettsbane er også mye brukt på kveldstid. Den totale lengden er ca. 3.5 km. Før detaljprosjektering vil fylkeskommunen vurdere hva som er mulig å få til innenfor gjeldende plan, og om det vil være behov for omregulering. Tverrsnittet i gjeldende reguleringsplan er breitt og fylkeskommunen ønsker å etablere en nedskalert vegbane for å tilpasse et tilbud for gåande og syklande, for å redusere inngrepet, kostnader og for å holde fartsnivået nede (tilpasset fartsgrense på strekningen). Fylkeskommunen vil også vurdere utforming avskille mot veg og valg av side og plassering av kulvert. Det er et mål at tilbudet blir tilpasset flest mulig brukere i boligområdene langs strekningene. Men eventuelle justeringer må kunne skje etter gjeldende reguleringsplan. Regulert strekning er kostnadskreven, men strekningen knyttes sammen med eksisterende gs-veger i begge ender. Det er derfor anbefalt å bygge ut hele strekningen samlet. Dersom det vurderes å bygge ut i etapper bør området ved Sund Ungdomsskule/Stranda Skule og mot butikken på Forland prioriteres.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande? Nei

Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande? Ja

Det er ikke sammenhengende tilbud på strekningen i dag. Strekinga får tilbud til gåande og syklande og vil derfor gi betre framkomst for gåande og syklande.

Betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Sjå svar over.
Betre trafikktryggleik?	Ja	Separat anlegg for mjuke trafikantar betrar trafikktryggleiken for denne trafikantgruppa på strekninga.
Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Nei	
Færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbod til mjuke trafikantar.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det bur omlag 800 innbyggjarar innanfor sentersona, og omlag 400 av desse har ikkje eit akseptabelt g/s tilbod. I sentersona er det ein bustadreserve på omlag 300. Reguleringsplanen ha ei vidare utstrekning enn lokalsenteret, og strekkjer seg til ytterkant av skulekretsgrensa i nordvest. Ser vi på kor mange som bur utanfor sentersona, men innanfor same skulekrets, er det 540 innbyggjarar som vil ha nytte av om heile strekket som er regulert blir realisert.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er forankra i KPS som eit av 7 lokalsenter. Lokalsenteret samlar eit omland av bustader og verksemder rundt skule og barnehageområdet og daglegvare. Avgrensinga er definert med utgangspunkt i 10 min sykkelavstand. Det er godt tilbod for gåande og syklende mot aust og sør, men manglar tilsvarande tilbod mot nordvest. Arealstrategiane i KPS seier at vi skal prioritere trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklende innanfor sentersonene.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikkje sentralt for dette tiltaket.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved tidspunkt for utarbeiding av prosjektark foreligger det ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne kostnader. Om tiltaket framleis er aktuelt vil fylkeskommunen jobbe vidare med kommunen for å vurdere utstrekning og løysningar frem mot neste rullering.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Det er ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdjuping Den regulerte strekninga er om lag 3 km. Reguleringsplanen med ID: 4626_124520160002 Fv. 560 (Fv. 555) Vorland-Forland i Øygarden kommune. Planen ble godkjent i 2014.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjuping Det er ikke behov for ytterligere grunnerverv. Statens vegvesen foretok grunnerverv under sams vegadministrasjon før 2020, i et slikt omfang at tiltak lar seg realisere innenfor tilgjengelig areal.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping Ikke relevant

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

Gjennomføringsplan utdjuping

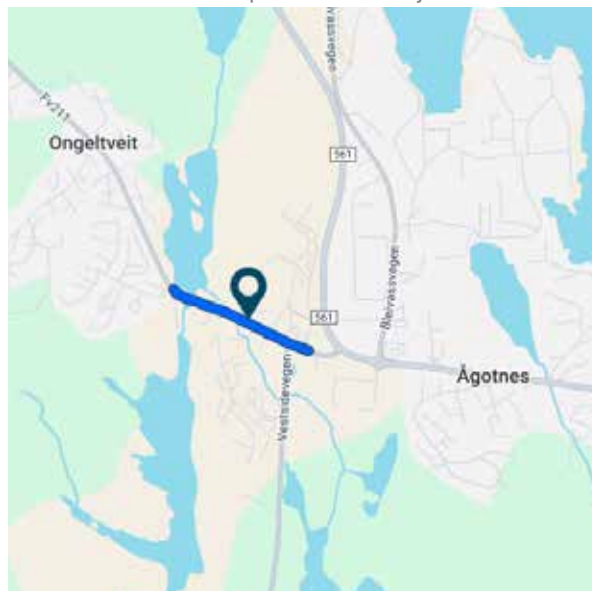
Fylkeskommunen vil jobbe videre med kommunen for å vurdere utstrekning og løsninger frem mot kommande rulleringar av handlingsprogrammet.



Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1

Klikk på kartet for å sjå det interaktivt.

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026–2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål

Tiltaket er miljøgate på Ågotnes mellom parkeringsplass Kårtveitpollen langs fylkesvegen til innkjøring til kollektivterminalen. Miljøgata inkluderer gang/sykkeltrase og vil styrke forbindingane for gåande/syklende mellom Angeltveit/Landro og inn mot kollektivterminalen på Ågotnes. Prosjektet vil gje auka trafikktryggleik og legg til rette for ei auka arealutnytting/fortetting i området. Ved å betre tilkomst til kollektivknutepunkt er ein med å redusere transportbehovet med bil i området. Ågotnes er eit kommunedelsenter med offentlege tenester som skule, barnehage, handel og helse- og omsorgstenester. Det er berre Straume som har fleire reisande med buss enn Ågotnes. I framlegg til mobilitetsplan vest er det og spelt inn ei mogleg forlenging av regionstamlinje Ågotnes - Straume til Angeltveit/Landro. Dette første byggetrinnet vil utbetre ein flaskehals slik at ei eventuell forlenging av stamlinja lettare kan gjennomførast.



Måloppnåing

Bidreg prosjektet til:

Redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Vil gje ei betre og samanhengande løysing for gåande og syklende frå kollektivterminal nordover mot området med mange bustader
Betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Ved ei mogleg forlenging av regionstamlinje frå Ågotnes nordover til Angeltveit, vil dette vera ein flaskehals som må utbedrast før ei slik forlenging kan gjennomførast
Betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengande GS veg og betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal
Betre trafikktryggleik?	Ja	Strekninga har hatt nokre ulykker med mjuke trafikantar, og det er gjort midlertidige tiltak for å betre tryggleiken. Ei miljøgate og betre løysingar for mjuke trafikantar vil og gje betre tryggleik.

Redusere behovet for personbilreiser ved effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med nærleik til offentlege tilbod og kollektivterminal
Færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er forventat at prosjektet har samfunnsøkonomisk nytte, utan at det er gjort noko kost/nytteanalyse. Ågotnes er det området i kommunen med raskast folkevekst, og mange store arbeidsplassar. Prosjektet vil vera ei første brikke til eit sentrum som er meir tilrettelagt for mobilitet, knutepunktutvikling og ei betre estetisk utforming. I sentrumssona til Ågotnes bur det 4053 personar, der 860 av desse er i skulealder (6-18 år) (tal frå 2023)

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad
Totalkostnad i 2026-kr (tal i heile 1000) 97400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		2 000	12 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar			3 000	30 000	37 100	
MVA	Fylkeskommunale midlar			570	5 700	7 030	

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Kostnadsestimat basert på konsulentvurdering i samband med utarbeiding av reguleringsplan i regi av Øygarden kommune. Kostnadsestimata er usikre. Fylkeskommunen vil gjennomføre byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlaget før ein eventuell utlysing.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Prosjektet må sjåast i samanheng med utvikling av kollektivterminal på Ågotnes, utviding av regionstamlinje føreslått i Mobilitetsplan vest.

Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Kva halvår er reguleringsplan venta vedteken?

Planstatus utdyping Reguleringsplan vedteke hausten 2025.

Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	Grunnerverv er ikkje starta opp
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuping	Forberedande arbeider og prosjektering frå årsskiftet 2025/2026

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

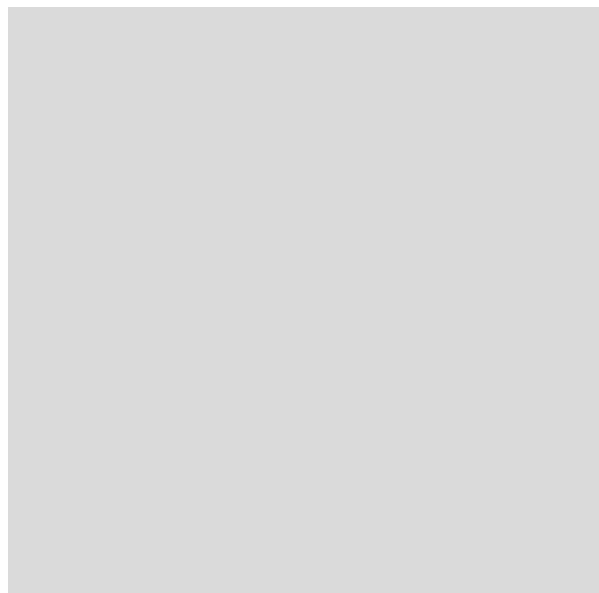
Gjennomføringsplan utdjuping

Plan vedteke hausten 2025. Tentativ framdrift: Oppstart prosjektering årsskiftet 2025/ 2026, oppstart haust 2027.



Gjennomføringmidler til tiltak i Trafikktryggleiksplanen 2025-2029

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune vedtok i 2025 ein ny trafikktryggleiksplan (TTP 2025-2029) saman med ei liste over trafikktryggingstiltak. Ei sentral målsetjing i planarbeidet har vore at trafikktryggleiksarbeidet i kommunen skal gjera det lettare å gå, sykla og reise kollektivt. For å gjennomføre nokre av dei mindre trafikktryggingstiltaka har Øygarden kommune behov for belønningmidlar.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

TTP 2025-2029 omfattar ei liste med nær 200 mindre trafikktryggingstiltak på både kommunale og fylkesveggar. Tiltaka kan til dømes vera vegbelysning eller intensivbelysning ved enkle gangfelt, skilt- og oppmerkingstiltak, samt utbetringar av kryss og gangfelt.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Gjennomføringa av tryggingstiltaka vil auke trafikktryggleiken for mjuke trafikkantar og dermed bidra til å styrkje konkurranseevna til gange og sykling.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ved utarbeiding av TTP har det vore lagt til grunn at det skal prioriterast trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklende. Samla sett vil tiltaka vera nyttige for ein stor del av Øygarden sin befolkning.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet arbeider etter føringar i Nasjonal transportplan (NTP) og Regional transportplan (RATP). Prosjektet fylgjer opp hovudmålet «Øygarden er ein god stad å bu» med delmålet «Øygarden har trygge, tilgjengelege og berekraftige transportløysingar» i samfunnsdelen til kommuneplanen for Øygarden.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet vil kunne påverke bruk av kollektiv gjennom tryggare tilkomstveggar for syklende og gåande rundt busstopp, kollektivknutepunkt og målepunkt.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	-	1 500	1 500	1 500	-
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	-	-	375	375	375	-

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene vil bli greidd ut for dei einstilte tiltak i løpet av prosjektet.

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

Ei rekke av tiltaka ligg på skuleveg eller i nærmiljø/senterområder der mange ferdast.



Plan og gjennomføring

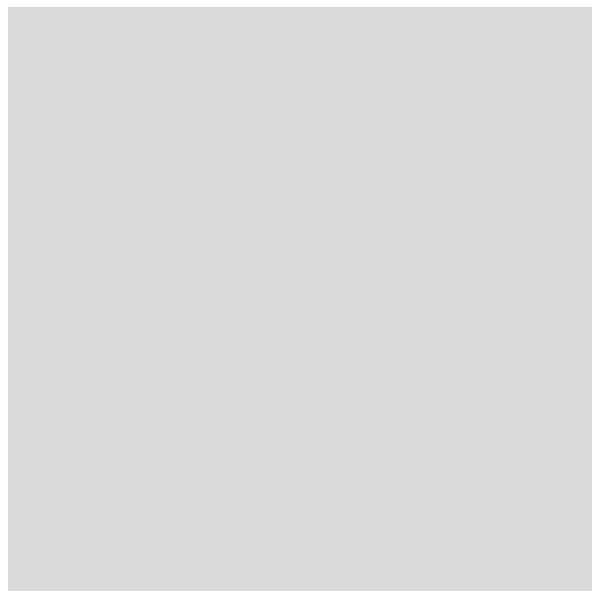
Status for plan og gjennomføring

TTP 2025-2029 identifiserer tiltak i hele kommunen. Kommunen arbeider mot en prioriteringsmodell basert på senterstrukturen lagt til grunn i planprogrammet til kommuneplanens ny arealdel, modenhet og andre faktorar. Tiltaka gjeld mindre prosjekt som ikkje krev eigen reguleringsplan.



Midlar til administrasjon og utvikling av mikromobilitet i Øygarden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune vedtok i 2022 ei forskrift om utleige av små elektriske køyretøy, som opnar for at to private aktørar kan setje ut delte el-sparkesyklar på offentlig grunn i kommunen. Belønningsmidlar til administrasjon og utvikling av delt mikromobilitet vil hjelpe kommunen med å ta ei aktiv rolle i styring og oppfølging av utleigeverksemnd for mikromobilitet i kommunen.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Belønningsmidlar vil bli brukt til å dekke kostnader i samband med oppfølging av forskrifta om utleige av små elektriske køyretøy i Øygarden kommune. Først og fremst gjeld dette utgifter til anskaffing av digitale reguleringsverktøy.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Delt mikromobilitet har potensial til å redusere talet på bilreiser i kommunen og styrkje konkurransekrafta til kollektivtrafikken ved å dekke transportbehovet for den såkalla «siste mila».

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet vil gi samfunnsnytte i form av eit betre organisert tilbod for delt mikromobilitet, og det vil sikre framkome for både brukarar av mikromobilitet og andre transportformer. Prosjektet har potensial til å auke tilgangen til berekraftig mobilitet blant unge og i område med lågare kollektivdekning.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet følgjer opp kommunen sine ambisjonar og strategiar, forankra i planprogrammet til den nye arealdelen til kommuneplanen og i samfunnsdelen av kommuneplanen, knytte til arbeidet med at Øygarden skal ha trygge, tilgjengelege og berekraftige transportløysingar.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Eit tilbod på mikromobiltet vil auke tilgjenge til mobilitetsknutepunkt og busshaldeplass.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	-	100	100	100	-
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	-	-	25	25	25	-

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnaden er vurdert ut fra erfaringstal.

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



Plan og gjennomføring

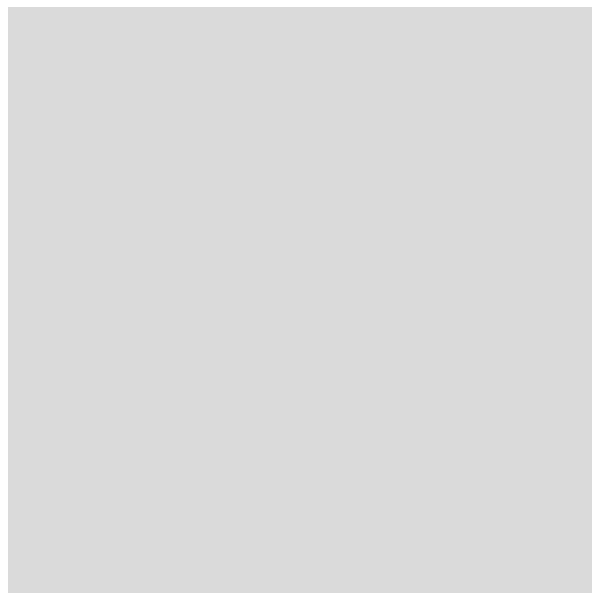
Status for plan og gjennomføring

I samsvar behandling av sak 76/25 i prioriteringsrådet vert det omdisponert midlar for å dekkje finansieringsbehovet i 2026, ettersom dei første kostnadene vil oppstå ved kunngjeringa av løyveordninga i Øygarden kommune.



Samlepott planleggingsmidler for prosjekt i Øygarden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune har behov for belønningssmidlar til utvikling og planlegging av nye prosjekt i miljøløftet.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Øygarden kommune ønskjer å utvikle nye prosjekt og følgje opp dei store infrastrukturendringane som kjem med opninga av Sotrasambandet i 2027 med fleire tiltak for mjuke trafikantar. Det er ei rekke moglege prosjekt i regionsenteret som treng belønningssmidlar for utarbeiding av nye reguleringsplaner eller forprosjekt.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Det er fleire areal med kartlagt potensial for fotgjengarar og syklende utan tilrettelagt infrastruktur. Potten vil bidra med å utvikle trygge og gode løysningar til mjuke trafikantar og kollektivtrafikk.

Samfunnsøkonomisk nytte

Potten bidrar til realisering av prosjekt som vil ha positive effektar for store deler av Øygarden kommune si befolkning.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Potten vil støtte under overordna føringar i NTP, RTP, KPS og strategiane i planprogram til kommuneplanen sin nye arealdel.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Potten støtter under dei andre satsingsområda i Miljøløftet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	-	-	2 000	2 000	2 000	-
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	-	-	500	500	500	-

Kostnadsvurdering utdyping

Det er kartlagt ei rekke med moglege prosjekt som behøver belønningsmidlar til planlegging. Moglege prosjekt skal prioriterast basert på måloppnåing innanfor Miljøløftet.

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

Planleggingsmidlar vil verta nytta for å følgje opp andre infrastrukturprosjekt og Miljøløftet tiltak i Øygarden kommune.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Kommunen har kartlagt moglege prosjekt som behøver ny reguleringsplan. Nokre av prosjekt har planlagt oppstart i Handlingsplanperioden 2027-2030.



Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026-2029?

Ja

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Nei

Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Sykkel; Trafikktryggleik

Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe vest

Kommune: Øygarden kommune

Byggherre/ansvarleg: Øygarden kommune

Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune skal rusta opp sykkelparkeringa på skular og offentlege instutisjonar i Straume området. Gjennom eit BYR-prosjekt i 2017 vart det utareida ein rapport om kartlegging av sykkelbruk. I rapporten kom det fram at tilgjenge på sykkelparkering for det meste var god, men at standarden var dårleg. I tillegg viste den at dei som ikkje hadde god tilgjenge på sykkelparkering også sykla sjeldnare. Øygarden kommune ønskjer derfor å oppruste sykkelparkeringa på skulane og offentlege instutisjonar for å følgje opp tidlegare arbeid og møte dei behova som vart vist til i spørreundersøkinga. Området kring regionsenteret Straume har i tillegg store utfordringer med trafikkavviklinga og vi veit at det er mykje intern biltrafikk i området. Dette vert truleg verre når anleggsarbeidet for Sotrasambandet startar. Tiltaket vil derfor også vera eit avbøtande tiltak for å få fleire til å velje sykkel som transportmiddel framfor personbil. Dette vil bidra til å redusera belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Sykkelparkering ved offentlege bygg og knutepunkt i Straume



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Samfunnsøkonomisk nytte

Gode fasilitetar for parkering av sykkel ved målpunkt vil medverke til at fleire kan sykle til skule/arbeid

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	860	260	-	-	-	-
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	115	65	-	-	-	-

Kostnadsvurdering utdyping

Justert kostnadsoverslag

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Skal bruke rammeavtale inngått av VLFK haust 2023. Tidlegare løyvde midlar skal mellom anna brukast på Bratthomen skule, og plasseringar utover dette skal vurderast samla



Prosjektstilling for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet i Øygarden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

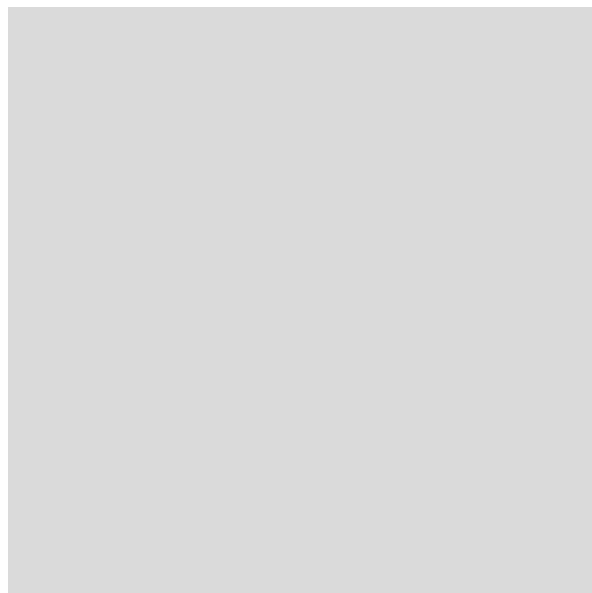
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre

Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppe vest

Kommune: Øygarden kommune

Byggherre/ansvarleg: Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Føremålet med prosjektet er å styrka kompetanse og gjennomføringskraft i arbeidet med mobilitet i Øygarden kommune. Øygarden kommune står ovanfor komplekse utfordringar knytt til mobilitet i åra under bygging av Sotrabraua. Å få fleire av innbyggjarane våre til å sykla, gå eller reisa kollektivt vil vera eit naudsynt grep for å avlasta trafikken i ein krevjande byggefase. Kommunen har fleire prosjekt som skal bidra til ein auke i sykkel og/eller gange, men manglar dei naudsynte ressursane til å følgja opp prosjekta. Kommunen ønsker difor å nytta belønningssmidlar for å finansiera ein stilling som skal bidra til auka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Avgjerande med ei stilling som skal arbeide med å gjennomføring av ulike prosjekt, haldningsskapande arbeid, og andre oppgåver med måloppnåing.

Samfunnsøkonomisk nytte

Gode mobilitetsløyningar og auka tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv har vore eit tema som har hatt særleg fokus i arbeidet med samfunnsdelen. I alle medverknadsmøte med innbyggjarar og/eller næringsliv har dette vore eit av dei temaa som har engasjert mest. For å nå viktige målsettingar kring betre folkehelse og ei klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling er det avgjerande å lukkast i arbeidet med mobilitet. Kommunen arbeidar også systematisk med å leggja til rette for at eldre kan bu lengst mogleg heime. For å realisera dette treng kommunen ressursar som kan arbeida med innovasjon og utvikling knytt til mobilitet. Dette vil både handla om haldningsskapande arbeid, utvikling av ny, innovativ og klimavenlege løyningar og teknologi, og oppfølging av konkrete miljøløftet prosjekt.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til kommune	2 000	1 040	1 040	1 040	1 040	-

Kostnadsvurdering utdyping

Øygarden ønsker å finansiera ein stilling som skal arbeida med mobilitet. Midlane vil dekkja lønnsutgifter, inkludert sosiale utgifter, og legg opp til ei årleg utbetaling på 1 mill.

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

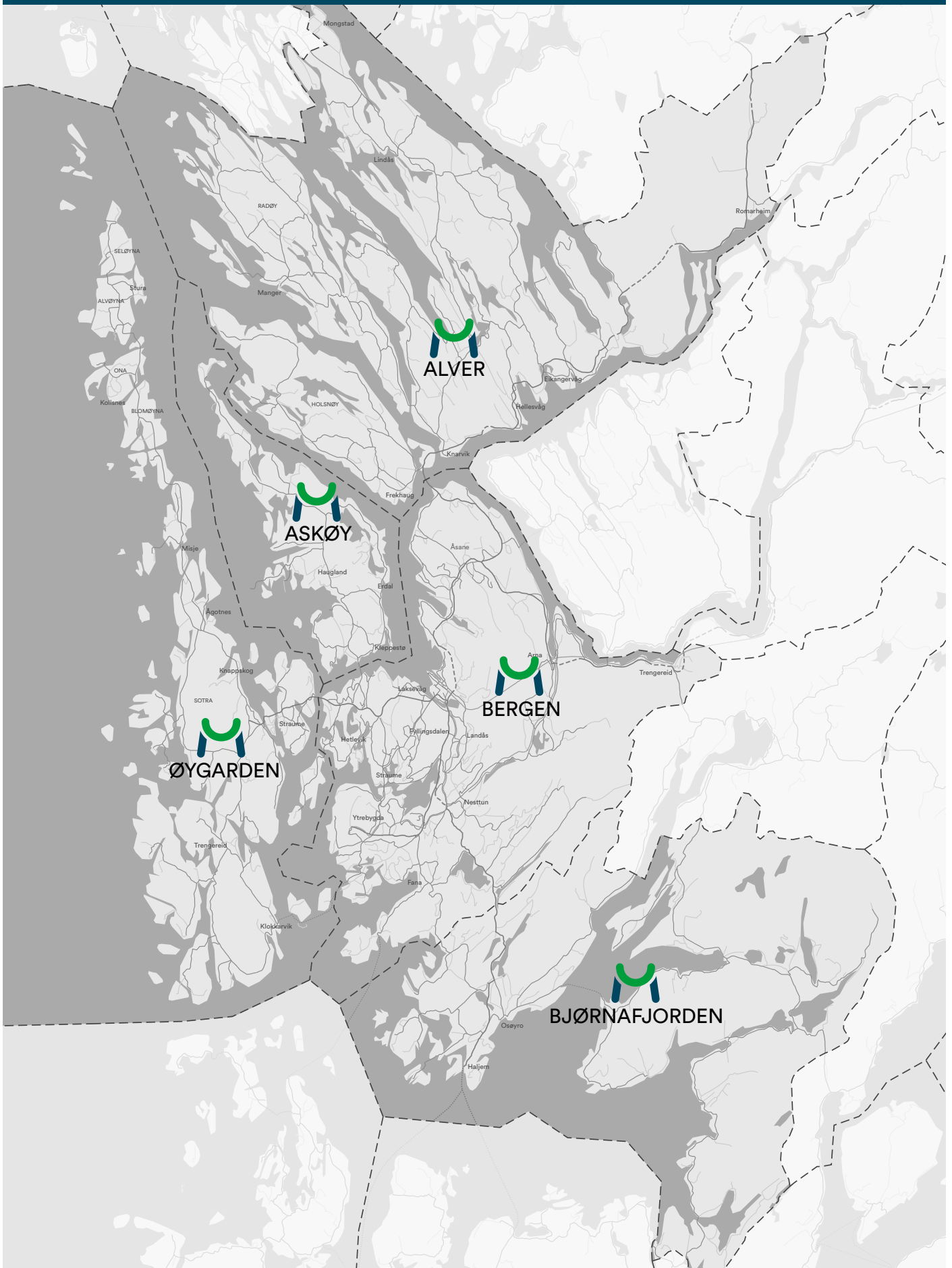


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Stilling som rådgjevar mobilitet blir finansiert av belønningsmidlar

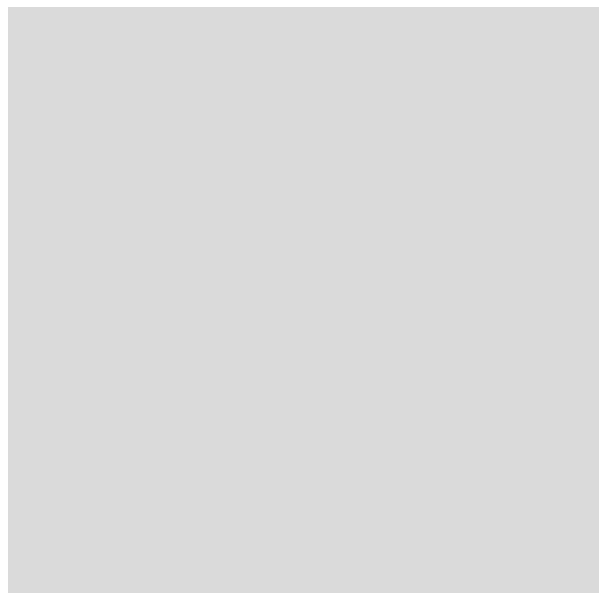
Heile avtaleområdet





Sykkeltelling i Bergensområdet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet fortsetter i perioden 2027-2029, og går også fortsettelsen ut på å etablere nye målepunkt for sykkeltellere som skal fange opp en større andel av sykkelreisene i Bergensområdet. Dette vil styrke datagrunnlaget til sykkelindeksen for Bergen ettersom den vil være bygd på et stadig økende antall sykkeltellere. Prosjektet har ambisjon om at det skal være to tellepunkt i hver av kommunene: Alver, Askøy og Bjørnafjorden. Øygarden kommune inkluderes ikke i denne omgangen da Sotrasambandet vil etablere 4-5 sykkeltellepunkter, i tillegg til det ene punktet som etabes i dette prosjektets første fase. I Bergen kommune vil det også i fortsettingen jobbes videre med å etablere et "tett tellesnitt" for syklister rundt indre deler av byen. Sykkelreisedata indikerer at det sykles mye i bydelene, særlig knyttet til skoleområder, det vil derfor søkes å finne lokasjoner for sykkeltellere i Bergen kommune som kan fange opp denne sykkeltrafikken. Prosjektet vil kun etablere sykkeltelleutstyr godkjent av Statens vegvesen og som kan levere data til trafikdata.no. Tellepunktene skal være på fylkesveg. I tillegg vil det vurderes om det skal jobbes videre med andre metoder for å innhente data om sykkelreiser for å sikre bedre kunnskap om sykkelreisenes fordeling og syklistenes rutevalg. Prosjektet vil også i fortsettelsen vurdere muligheter til å etablere flere skjermer/skilt rettet mot syklistene som kan vise sykkeldata ved tellepunktene.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Prosjektet vil gi mer kunnskap om tallet på syklende og vil således utvide datagrunnlaget for sykkelindeksen. Høyeresykkelandel på bekostning av lavere bilbruk, bidrar til oppfyltingen av nullvekstmålet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Flere sykkeltellepunkt og kunnskap om syklistenes rutevalg gir et bedre kunnskap/beslutningsgrunnlag for planlegging og prioritering av fysiske sykkeltiltak, slik at sykkeltiltakene med størst mulig samfunnsøkonomisk nytte blir valgt. Dersom forbedret sykkelstatistikk gir økt fokus på sykkelbruk, vil dette også kunne øke sykkelandelen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Støtter opp under målsettingene i sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Prosjektet har fokus på sykkelteiling, det foregår andre prosjekter på teiling av gående, men det er formål-
stjenlig at de går som separate prosjekt for å sikre framdriften i hver av dem.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	2 833	-	750	750	750	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Kostanden vil variere sterkt på etablering av sykkelteiler, avhengig av blant annet strømtilgang og omgivelser. Det tas sikte på etablere 3 nye sykkelteiler i nabokommunene til Bergen og omkring 6 nye sykkelteiler i Bergen kommune i perioden. Fylkeskommunale midler skal gå til etablering av tellepunkt på fylkesveg.

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



Plan og gjennomføring

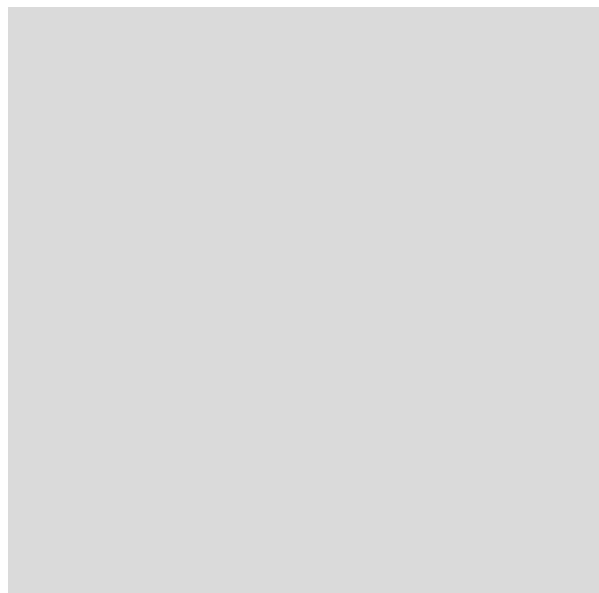
Status for plan og gjennomføring

Sjå tekst under prosjektinformasjon.



Oppdatering Aimsun trafikkmodell

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Tiltaksområde:	Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Føremålet med prosjektet er å oppdatere trafikkmodellen Aimsun for Bergensområdet. Resultatet skal vere eit oppdatert utgangspunkt for trafikkanalysar i området dei neste 5 til 10 åra. Tilpassingar vil vere nødvendig for kvart prosjekt. Aimsun er ein trafikkmodell som blir nytta til analyse av trafikale tiltak. Tiltak kan vere ny bybanelinje, bruk av signalplanar, stenging av vegar og liknande. Resultata frå modellen vil typisk vere verknaden av tiltaka på trafikkavvikling, reisetider og ruteval. Analysane av modellresultata er sentrale for avgjerdestakarar når ulike tiltak og løysingar skal vurderast. Trafikkanalysar og bruk av Aimsun som verktøy er eit fagleg handverk. Tillit til analysen er avhengig av om trafikkmodellen klarer å gjenskape dagens situasjon og at verknader av tiltaksberekningar er realistiske. Tilliten til modellen er også avhengig av at inngangsdata er oppdaterte og omforente. Modellen og grunnlaget bør vere godt dokumentert slik at føresetnadene er transparente og etterprøvbar. Den første store Aimsun modellen for Bergensområdet vart utvikla i 2017. Den siste store oppdateringa av trafikkgrunnlaget (O-D matrisene med biltuer) i modellen vart gjort i Trafikkplan sentrum-prosjektet i 2018. Det er utvikla fleire Aimsun-modellar etter dette. Dei som omfattar sentrum byggjer i hovudsak på Trafikkplan sentrum-modellen og ”klipper ut” grunnlaget (vegnett, kollektivruter, signalplanar o.l.). Dette grunnlaget byrjar å bli utdatert og har behov for oppdatering.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Det skal oppdaterast kollektivruter, signalanlegg og vegnett i trafikkmodellen Aimsun. Det er også aktuelt med oppdatering av trafikkgrunnlaget (O-D matriser med bilturar) og gjennomgang av parameter. Noko avgrensing må avklarast i prosjektet. Også om modellen blir innretta som mikro- eller hybridmodell.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Ein god trafikkmodell kan bidra til å finne gode løysingar for trafikkavvikling og optimalisering av løysingar. Den kan bidra til å finne dei beste løysingane for kollektivtrafikken som gir akseptable løysingar for tilgjengelegheit med personbiltrafikken og næringsliv. Det er sånn sett eit viktig verktøy for oppnåing av nullvekstmålet.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ein god trafikkmodell kan bidra til å finne gode løysingar for trafikkavvikling og optimalisering av løysingar. Dette gir effektiv bruk av infrastruktur og auka trafikantnytte.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Resultatet kan nyttast i dei fleste større infrastrukturprosjekt i Bergensområdet der det blir brukt trafikkmodell i trafikkanalysen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

...



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	-	-	1 000	-	-	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

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

Ein oppdatert trafikkmodell vil sikre at trafikkberekningar i ulike prosjekt byggjer på same grunnlag. Oppstart av nye trafikkberekningar i ulike prosjekt vil gå raskare og vere ri-melegare då mykje grunnlagsdata er på plass og oppdaterte. Prosjektet kan bidra til god struktur i trafikkmodellarbeidet i Bergensområdet.



Plan og gjennomføring

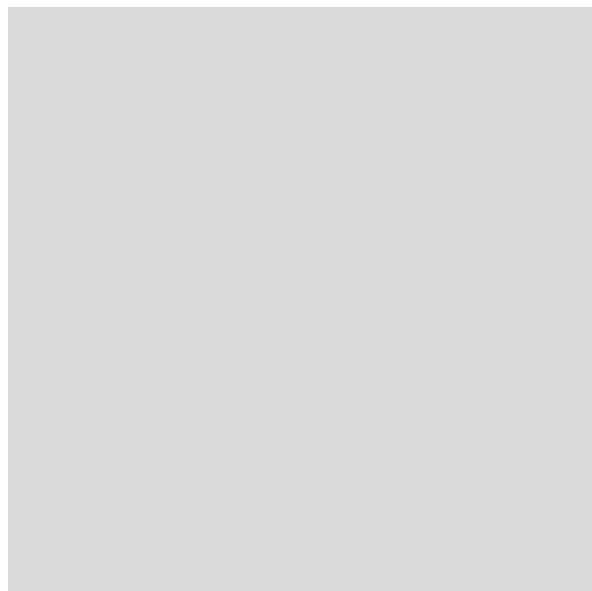
Status for plan og gjennomføring

Prosjektet vil starte opp ved tildeling av midlar.



Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Belønningsmidlar til drift av kollektivtransporten går til auka ruteproduksjon, ved styrking og utvikling av tilbodet i det samla kollektivnettet. Tiltaka bidreg til fleire kollektive reisemoglegheiter, og grunnlag for at fleire vel kollektivtransport framfor personbiltransport. Belønningsmidlane nyttast mellom anna til oppfølging av mobilitetsplanar/trafikkplanar, ny båtkontrakt mellom Bergen sentrum og Askøy, styrking av kollektivtilbodet i Bergen sentrum og for å styrke tilbodet ved dei årlege ruteendingane.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tidligere bruk av potten ble redegjort for i sak 50/24 i Styringsgruppen i Miljøløftet, 10. oktober 2024, dersom det er aktuelt med andre tiltak eller ein finn rom til nye tiltak vil det bli løfta som eigen sak til Styringsgruppa i Miljøløftet.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Ruteproduksjon er det viktigaste verkemiddelet for å få folk til å reise kollektivt. For at kollektivtransport skal vere konkurransedyktig mot bil må det kollektive tilbodet gå når folk skal forflytte seg, og mellom dei område der folk skal reise til og frå., Midlane er eit viktig bidrag for å sikre tilbodet til dei reisande.

Samfunnsøkonomisk nytte

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere ut-slepp, støy og forureining frå vegtransporten. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutsleppsteknologi

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Dei alle fleste kombinerer kollektivreia med gåing, noko som både er positivt for helsa og for miljøet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Belønningsmiddel til drift kollektiv	-	-	400 000	420 000	425 000	-

Kostnadsvurdering utdyping

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

Kollektivtransport er den mest arealeffektive transportformen, og den bidreg til meir aktiv transport som gåing og sykling.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Belønningsmidlane blir nytta til driften av kollektivtilbodet i bergensområdet.



Reduserte billettpriser

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål:

Gjennom bompengeforliket (2019) vart det sett av 50 mill (2020-kr) årleg til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk. Midlane skal i hovudsak nyttast til å halde prisane på månadskort nede, på student- og familierabatt.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Samfunnsøkonomisk nytte

Kollektivtransporten har høg kapasitet og bidreg til å redusere kø og trengsel på vegane. Å leggje til rette for at fleire kan velgje kollektivtransport framfor privatbil er i seg sjølv eit viktig bidrag for å redusere utslipp, støy og forureining frå vegtransporten. Kollektivtransporten vert i tillegg i aukande grad drifta med null- og lågutsleppsteknologi.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Kollektivtransport vert i stor grad nytta saman med andre transportformer, då særleg gåing, noko som er bra for både klima og folkehelse.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Stat post 66 Reduserte billettprisar på kollektivtransport	-	61 000	61 000	61 000	61 000	-

Kostnadsvurdering utdyping

Reduserte billettprisar vart iverksatt frå 2021. Endeleg bruk av midlane vert detaljert på seinare tidspunkt. Tilskotet er berekna til 61 mill i 2026. Beløpet er berekna ut frå attståande beløp fordelt likt over dei 4 siste åra i avtaleperioden. Midlane gir difor ikkje rom for å redusere prisane ytterlegare, men til å halde prisane nede. Høg prisvekst i sektoren er med å påverke prisnivået men midlande bidreg til å ikkje auke billettprisane meir.

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

Undersøkingar viser at ruteproduksjon er den viktigaste grunnen til at folk vel kollektivtransport, men at pris på billettar også kan ha positiv effekt på bruken av kollektivtransport.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Reduserte billettprisar vart iverksatt frå 2021. Midlane nyttast no til å halde prisane låge.



Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

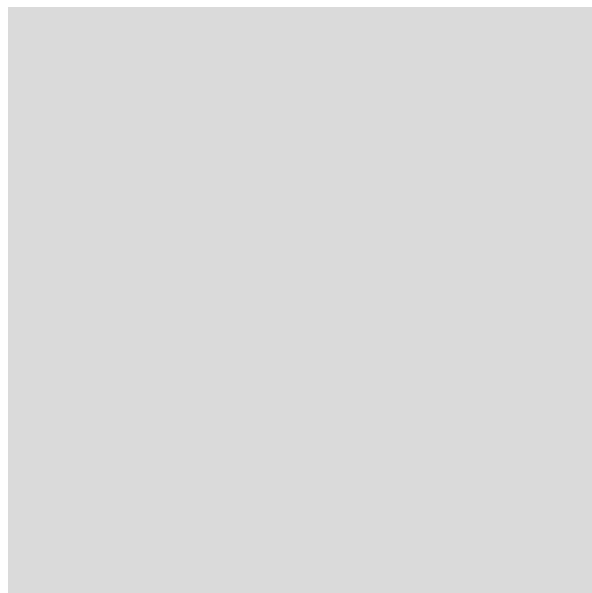
Satsingsområde: Gange og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Heile avtaleområdet

Byggherre/ansvarleg: Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Midlene skal bidra til å holde fylkesvegnettet tjenlig, trygt og effektivt. Midlene går til tyngre vedlikehold som ikke kan finansieres over vanlige driftsbudsjett. Tiltakene skal ikke porteføljestyres. Typiske tiltak: Nedslitte fortau oppgraderes, rekkverk oppgraderes/etableres, setningsskader, skrenter renskes, håndtering av overflatevann, forbedring/utbygging av murer/bruer som står i fare for å rase ut/er i prekær dårlig forfatning langs gangveg, kollektivtraseer (opprettholde fremkommelighet)

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltak som vil inngå i posten er mellom anna: Søylen Sundtsbrua, eventuelle strakstiltak på Grimesvingane, utbetring av flaumsituasjon i Sædalen, mm.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Tiltak som utføres skal sikre et åpent og trygt vegnett. Dei er dermed ein grunnleggende forutsetning for måloppnåelse for alle andre tiltak. Tiltak som utføres skal inneha kvaliteter som innehar element som bedrer/oppgraderer forholdene for myke trafikanter, bidrar til økt trafikksikkerhet eller bedrer framkomme for kollektivtrafikken.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Ikkje relevant

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Tiltakene bygger opp under satsingsområder.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	342 343	57 100	57 100	36 250	36 250	-
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Fleire av tiltaka er tyngre tiltak som kjem til realisering i ulik takt. Realisering av tiltak tilpasses tilgjengelige midler på posten. Tiltak som inngår i en pott blir rapportert samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer dei kommande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter kva for tiltak som realiserast. Periodiseringa er gitt i tråd med venta pådrag på mellom anna Hansaparken bru og tiltaket i Sædalen (andedammen). Dei ulike delprosjekta som kjem under realisering vert spesifisert og lista opp under posten i tertialrapportane og i årsmeldinga Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, tall oppgitt i 2024 er rekneskap 2024, tall i 2025 er siste oppdaterte prognose for 2025. Det er nytta faktiske indekser tom 2024. Det er nytta ein budsjettindeks på 3,5 % for 2025 og 3,5% for 2026 (Fylket drar ikke med seg overførte summer ved årsskiftet slik som staten gjør).

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



Plan og gjennomføring

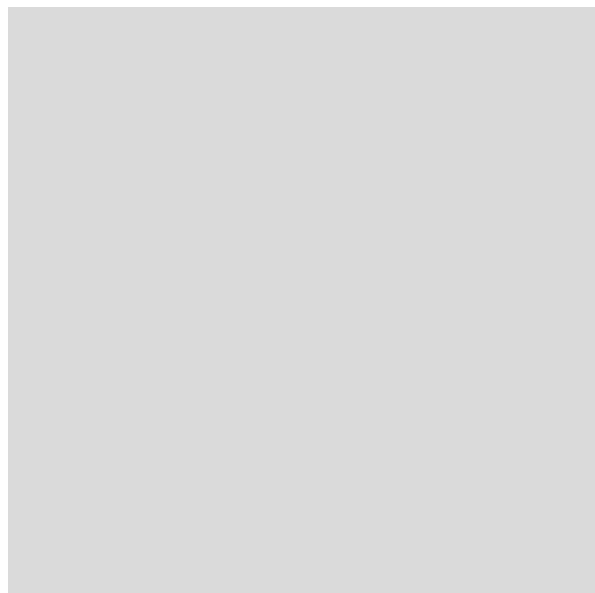
Status for plan og gjennomføring

Nokre av tiltaka er under planlegging, nokre under prosjektering og andre under realisering. Målet er at det vil vere kontinuitet i realiseringen og pådraget av prosjekt og forbruk på posten under perioden.



Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Ja
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er behov for midler til å dekke potensielle kostnader til prosjektering av fremtidige tiltak på fylkesveg som vurderes gode for måloppnåelse. Det settes som kriterium at fylket har egeninteresse i det aktuelle tiltaket. Det er nødvendig å kunne dekke kostnader knytt til grunnerverv til riksvegtiltak med statlig finansiering på fylkesveg og til inndekning av hus i framtidig trase. Behovet kan variere fra år til år. Posten skal brukes i hele avtaleområdet så lenge staten ikke dekker prosjekteringskostnader på tiltak finansiert over post 30 overført til post 66.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange
Ikke relevant

Samfunnsøkonomisk nytte
Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar
Ikke relevant

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde
Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	-
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er estimerte vurderinger av behov for investeringer de kommende årene. Nivået det enkelte år vil kunne variere etter hva som må dekkes på posten.

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

Posten er en betingelse for at tiltak skal kunne få finansiering over post 30 til tiltak på fylkesveg i omegnskommunene så lenge staten ikke dekker prosjekteringskostnader.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Behovet kan variere fra år til år.



Drift av sekretariatet i Miljøløftet

Var prosjektet ein del
av handlingsprogram
2026-2029?

Ja

Første gong prosjektet
vert spelt inn?

Nei

Satsingsområde:

Tiltaksområde: Sekretariat og kommuni-
kasjon

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Heile avtaleområdet

Byggherre/ansvarleg: Sekretariatet

Prosjektomtale og føremål:

Daglig drift av Miljøløftets sekretariat. I oppgavene inngår mellom anna: • Tilrettelegging, saksførebuing og oppfølging av møte i Miljøløftets fora, herunder styringsgruppa, prioriteringsrådet, samordningsfunksjonen og kommunikasjonsgruppa • Gjennomføring av faste arrangement som fagdag og politisk seminar • Intern og ekstern kommunikasjon • Rullering av handlingsprogram • Utarbeiding av indikatorrapportering og årsmelding • Økonomioppfølging av Miljøløftets portefølje

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Drift av sekretariatet og kommunikasjonsarbeid.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Drift av sekretariatet bidrar til at Miljøløftet-samarbeidet fungerer godt, og at prosjekt med god måloppnåing kan bli initiert, komme inn i handlingsprogrammet og bli realisert. Kommunikasjonsarbeidet i sekretariatet bidrar til endring av holdningar og handlingar for å kunne oppfylle nullvekstmålet. Dette vil i sin tur bidra til at fleire vel kollektivt, sykkel og gange.

Samfunnsøkonomisk nytte

Drift av sekretariatet bidrar til gjennomføring av prosjekta i handlingsprogrammet, og dermed til den samla samfunnsøkonomiske effekten av alle prosjekta, som beskrive under kvart enkelt prosjekt.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Sekretariatet sitt arbeid skal bidra til det overordna målet om nullvekst i personbiltrafikk.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Arbeidet i sekretariatet skal ivareta alle tiltaksområde i Miljøløftet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	-	11 000	11 000	11 000	11 000	-

Kostnadsvurdering utdyping

Ca. 7 millioner går til å drifte sekretariatet (5 årsverk), inkludert tilrettelegging av møte for styringsgruppa, prioriteringsrådet og samordningsfunksjonen, og gjennomføring av seminar og fagdagar. Ca. 4 millionar går til kommunikasjonsarbeidet, både internt og eksternt.

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

Sekretariatets arbeid er kobla til alle prosjekt og tiltak i Miljøløftet.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Midlane går til løpande drift av sekretariatet og til kommunikasjonsarbeid i tråd med aktivitetsplan for kommunikasjon.



Reisevaneundersøkelsen (RVU)

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029? Ja

Første gong prosjektet vert spelt inn? Nei

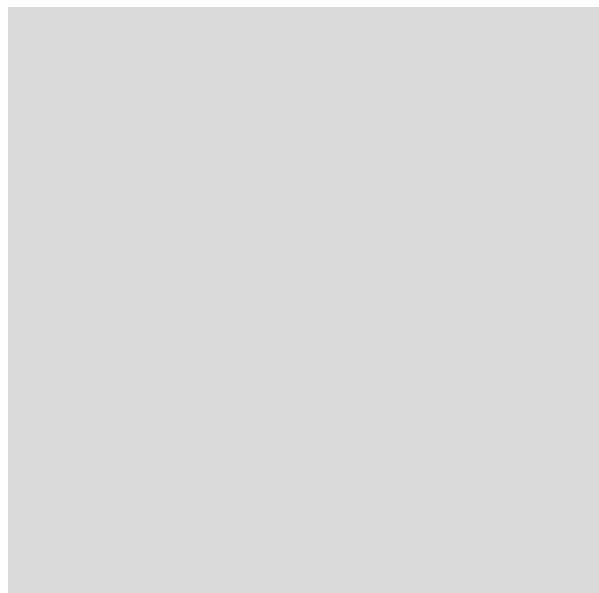
Satsingsområde:

Tiltaksområde: Gange; Sykkel; Kollektiv; Analyse

Arbeidsgruppe: Utanfor arbeidsgruppe

Kommune: Heile avtaleområdet

Byggherre/ansvarleg: Sekretariatet



Prosjektomtale og føremål:

Reisevaneundersøkelsen (RVU) er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og blir blant annet brukt i arbeidet med stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP) og regional areal- og transportplanlegging. Opinion AS er leverandøren som gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Resultatene fra RVU presenteres i Miljøløftets årsmelding, og viser blant annet turproduksjon per person, transportmiddelfordeling og beregning av transportarbeid. Dette er en del av indikatorrapporteringen på måloppnåelse som Miljøløftet er forpliktet til.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange
Ikke relevant.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Ikke relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

Ikke relevant.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging							
MVA							
Andre	Fylkeskommunale bidrag i Miljøløftet	-	1 352	1 352	1 352	1 352	-

Kostnadsvurdering utdyping

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

Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

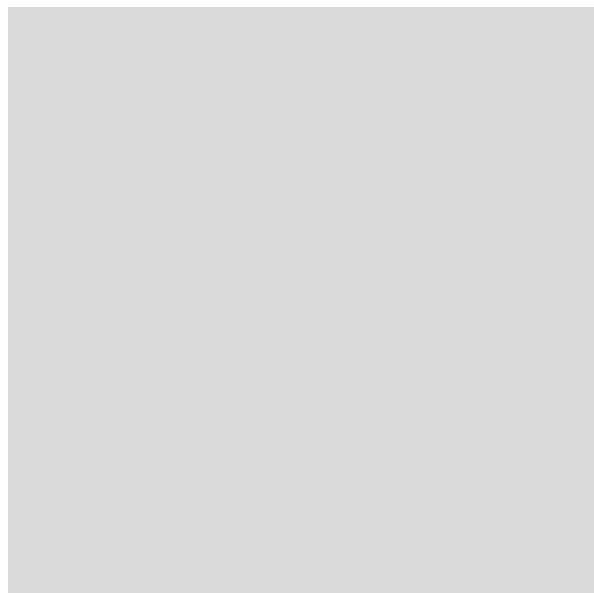
Status for plan og gjennomføring

Det ble gjort ny anskaffelse av reisevaneundersøkelsen i 2024. Opinion videreføres som leverandør av undersøkelsen.



Oppgradering haldeplassar riksveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2026-2029?	Nei
Første gong prosjektet vert spelt inn?	Ja
Satsingsområde:	
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe sør; Arbeidsgruppe vest; Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Alver kommune; Bergen kommune; Bjørnafjorden kommune; Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Statens vegvesen jobbar med å kartlegge vedlikehaldsetterslepet på kollektivhaldeplassar på riksvegnettet i byvekstavtaleområdet, og har avdekket at det er behov for oppgradering av fleire av haldeplassane, inkludert tiltak for universell utforming, etablering av leskur, ny kantstein og betre tilkomst.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltaka vert kartlagd og prioritert ut frå eit kollektivfagleg perspektiv, og vurdert av byggherre. Nokre tiltak er realiserbare på kort sikt. Tiltaka blir prosjektert og realisert innanfor tilgjengelege rammer på posten. Alle tiltaka vert realisert innanfor regulert vegareal, og utan grunnerverv, der det er mogeleg.



Måloppnåing

Korleis bidrar potten til effektiv arealbruk og auka konkurransekraft for kollektiv, sykkel og gange

Oppgradering av haldeplassar bidreg til å gjere kollektivtransport meir attraktivt og tilgjengeleg for fleire, gjennom universell utforming, trafikktryggleik, effektiv avvikling for bussen, skilting og synleggjering av kollektivtilbodet. Kollektivtransport er ei svært arealeffektiv transportform, og oppgraderinga bidreg til å styrke konkurranseforholdet for kollektivtransporten.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje relevant.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Det er i tråd med kollektivstrategien å auke framkome så den vert meir forutsigbar for buss. Dette gjeld spesielt på strekningar der det blir transportert mange kollektivpassasjerar.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsingsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar			2	3	3	
MVA							
Andre							

Kostnadsvurdering utdyping

Realisering av tiltak vert tilpassa tilgjengelege midler på pottane. Tiltak som inngår i ein pott blir rapportert samla/ aggregert for potten. Kostnadene er estimerte vurderingar av behov for investeringer dei komande åra. Nivået det enkelte år vil kunne variere ut i frå dei tiltaka som utbetrast.

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

Ikke relevant.



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Haldeplassar vert oppgradert fortløpande etter kvart som det finst ledig kapasitet og tilgjengelege midlar. Haldeplassane vert prosjektert og realisert gjennom avrop på rammekontraktar.