

Prosjektportefølje 2025

Vedlegg til Miljøloftets handlingsprogram 2026-2029



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 måloppfylling, 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 2024. I hovudsak er det ikkje gjort oppdateringar av prosjektstatus og -informasjon etter dette. Prosjektporteføljen for 2025 inneheld 105 prosjekt. Nokon av prosjekta er allereie starta, mens nokon prosjekt ikkje er modne for den komande fireårsperioda.

Det er Styringsgruppa i Miljøløftet som avgjer kva prosjekt frå porteføljen som skal bli prioritert i handlingsprogrammet for 2026-2029.

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.

Innhold

Alver kommune

Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau	7
Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering	10
Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen	14
Fv565 Hilland i Alver kommune, kryssløsning	18
Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering	21
Ostereidet/Lindsdalen, fortau	25
Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier	29
Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune	33
Fv5452 Hillesvåg–Apalen, etablering av G/S-veg	37
Samlepott belønningmidler prosjekt, Alver	41
Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver	43
Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen	

Askøy kommune

Nordre Hauglandsveg	45
Kleppevegen ved Myrane	47
Kleppevegen ved Myrane	50
Skarholmvegen	55
Oppfølging av sykkelstrategi	59
Planleggingsmidler Askøy kommune	

Bergen kommune

Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak	61
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold	63
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding	67
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal	70
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal	74
Trafikktiltak Nygårdstangkrysset/Fjøsangerveien	78
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	78
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	81
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen	81
Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen	85
Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen	85
Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen	89
Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg	93
Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei	97
Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei	97
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken – Glass Knag	101
Nonneseter	104
Nonneseter	104
Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg	108
Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg	108
Johan Berentsens vei - etablering av fortau	111

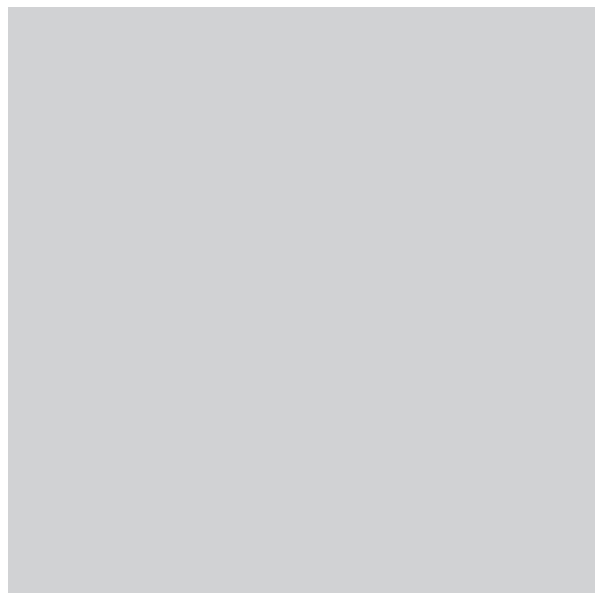
KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva	114
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop	117
Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune	121
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger	125
Hesthaugvegen, Åsane terminal–Morvik, del 1: Åsane terminal–Haukedalen skole	129
Kjøkkelvikveien samanhengande gang og sykkeltilbod	133
Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle	136
Apeltunvegen	140
Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuiter	143
Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien	147
Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler	151
Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling	154
Kv3373 Bjørndalsbakken bru	157
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 5b, Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkgaten	160
Sykelstamveg Bergen, delstrekning 4, Fjøsanger - Kristianborg	165
Klostergaten, gateopprusting	169
Gangveier til kollektivtraseer	173
Gang- og sykkelbro over E39, Åsane sentrum i Bergen kommune	177
Tiltak i handlingsplan for gange - Bergen kommune	182
Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein	186
Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien	189
Paradis 2. byggetrinn	193
Nattlandsveien byggetrinn II, Wiers-jenssens vei -Birkelundstoppen	197
Alternativ omkjøring E16 Trengereid mot Indre Arna, Risnesvegen	200
Sykkelprioriterte gater - Nymark øst	203
Grimstadvegen	206
Bybanen Byggetrinn 5	210
Fremkommelighetstiltak sykkel	213
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	215
Oppgradering signalanlegg og ASP	217
Sentrums og knutepunktsutvikling i Bergen - Oppstartsmidler	219
Trafikksikkerhet	221
KDP mot vest, arealplan	223
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss	225
Oppgradering holdeplasser	227
Kjøp av bybanevogner til drift av bybanen linje 2 mellom Bergen sentrum og Oasen	229
Bisykkelordningen i Bergen	231

Sykkelbyen Bergen	233
Program for teljing og analyse av fotgjengarstraumar/ trafikkmodeller	235
Bybane fra sentrum til Sandviken	237
Sikker sykkelparkering Nesstun, Åsane og Bergen sentrum	239
Mindemyren, byggetrinn 2	
Bjørnafjorden kommune	241
Sykkelstrategi Bjørnafjorden kommune	244
Etablering av trafikkisikker- og attraktiv GS-løysing langs Hatvikvegen	247
Fv5150 Troll dalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning	251
Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg	254
Sykkelparkering	257
Innfartsparkering og kollektivterminal Osøyro	260
Ferstadvegen	263
Hatvikvegen-Finnebrekka -Bybrua	266
Snarvegar Osøyro	269
Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden	271
Strategi for grøn mobilitet Bjørnafjorden kommune	
Øygarden kommune	273
Skogsskiftet sentrumsområde	275
Innfartsparkering Ågotnes	279
Bildøyvegen/Straumsundet bru	282
Akse Straume sjøfront til gangbru Brattholmen	285
Vestsidevegen	288
Vorland-Forland	291
Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1	294
Trafikksikringsplan Øygarden	297
Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret	299
Trafikkanalyse for regionsenter Straume	301
Arefjordsvegen forprosjekt	303
Prosjektstilling for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne i Øygarden kommune	305
Prosjekt ”bysyklar” i regionsenteret	
Heile avtaleområdet	307
Samkøyring	309
Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport	311

Sykkeltelling i Bergensområdet	313
Reduserte billettpriser	315
Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg	317
Prosjektering diverse fylkesveg og grunnnerv	319
Drift av sekretariatet i Miljøløftet	321
Reisevaneundersøkelsen (RVU)	323

Fv565 Manger kirke - Hesthaugen, fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet omfatter etablering av ca 120 meter fortau som i dag mangler langs Fv565 i Manger sentrum, ved innkjørselen mot Rema 1000. Prosjektet vil fjerne en missing link i fortausystemet på Manger og vil inngå en framtidig utbygging av ny kollektivterminal på Manger.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?		
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Prosjektet gjør det enklere for gående og syklende å ferdes på Manger og gir en etterlengtet sammenheng i transportsystemet for mange trafikanter. Kryssing fram og tilbake over fylkesvegen blir unngått med prosjektet og vil også medføre enklere tilkomst til og fra busstopp. Regionen er betydelig bilbasert og det aktuelle fortauets plassering langs det som er regulert til framtidig kollektivterminal for Manger.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	sjå tekst over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Sjå tekst over

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet er lite i Miljøløftsammenheng, men et viktig signal om en ønsket og prioritert autonom utvikling også av sentra i Alver som ikke ligger i søndre del av kommunen. Manger er et knutepunkt for kollektivtransport i denne delen av kommunen og det er behov for å få ned den omfattende bruken av personbil gjennom å tilby trafiksikker og enkel ferdsel for myke trafikanter.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet er en viktig del langs den fremtidige utbyggingen av kollektivterminal for Mangerområdet. Når denne stårferdig vil dette gi et stort løft for knutepunktsutviklingen i denne delen av kommunen. Trafikksikkerheten i sentrumsområdet vil da bli bedre og grunnlaget for effektiv innfartsparkering blir styrket. Utbyggingen av kollektivterminalen er en del av Nordhordlandspakken, men er for tiden satt på vent på ubestemt tid.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 3200
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler	700	2 000				
Bygging	Statlege post 30-midler						
MVA	Fylkeskommunale midler		500				

Kostnadsvurdering Annet

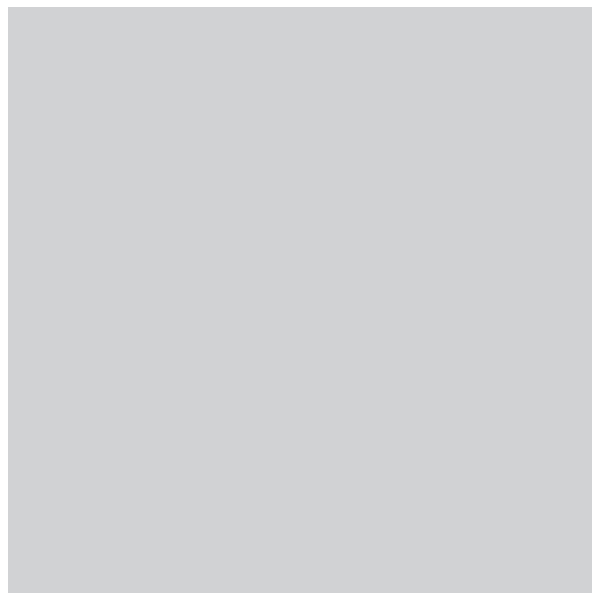
Kostnadsvurdering utdyping Fylkeskommunen har foretatt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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

Fv5474 Seim, fortau og avkøyrlesanering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 51000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler			4 000	4 000		
Bygging	Statlege post 30-midler				4 600	25 000	5 900
MVA	Fylkeskommunale midler				1 000	5 300	1 200

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 utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Kan ikkje koplast saman med andre prosjekt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Nei
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Prosjektet må ha oppstart på ny reguleringsplan grunna utgått eksproprieringsheimel i eksisterande plan og justering av plan til dagens standard. Internt arbeid i fylkeskommunen er starta opp. Formell oppstart av reguleringsplanarbeidet er venta våren 2025. Det er håp om vedtak av reguleringsplan til årsskiftet 2027/2028.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Det er ikkje realistisk å få til minnelege avtaler på streknin-gen. I løpet av 2022 ble det klart at grunnervervet ikkje let seg løse utan oppdatert reguleringsplan. Grunnerverv er ikkje starta opp. Reguleringsplanen er eldre enn 10 år og det ligg ikkje føre ekspropriasjonsrett.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Detaljprosjektering ikkje starta. Prosjektering kan starte opp når det ligg føre ein oppdatert reguleringsplan for tiltaket.

Status plan og gjennomføring

Det er behov for oppdatering av reguleringsplan. Dette avklares nærmere i dialog mellom Vestland fylkeskommune v/ INV og Alver kommune



Gjennomføringsplan

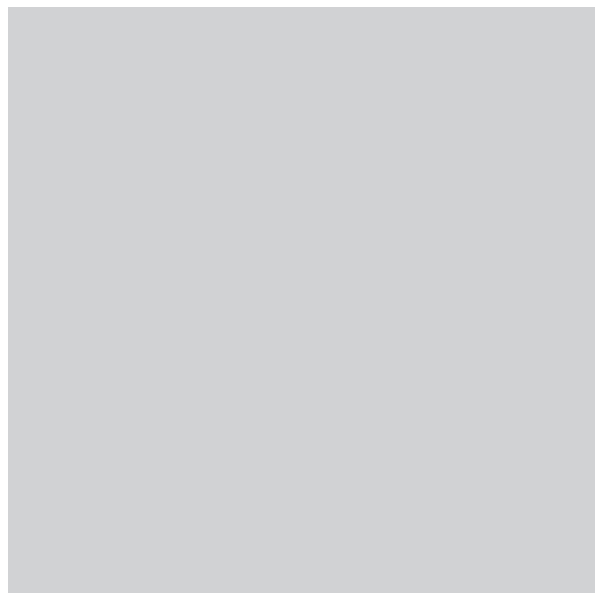
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Behov for oppdatert reguleringsplan og anslag. Oppstart plan i 2025 med mulig vedtak i 2027. Prosjektering kan tidlegast starte i løpet av 2027. Utlysning og oppstart kan verte aktuelt i løpet av 2028. Estimerer 1-2 års byggetid.

Fv565 Snuplass for buss og innfartsparkering ved Alverstraumen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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 vidare med kommunen for å vurdere utstrekning og løsningsalternativ fram mot neste rullering. Utgangspunktet er at tiltaket må reguleres. Eventuell oppstart på prosjektering vil finansieres over posten "Prosjektering diverse fylkesveg og grunnerverv".

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping

Tiltaket vil kreve detaljregulering for å sikre riktig arealformål og grunnerverv. Det er tidlegare skissert snumulighet for buss, som vil være utgangspunkt for planarbeidet. Det er ikke tidligere skissert parkering. Tiltaket har ikke fått planmidlar over fylkesbudsjettet i 2025, men vil vurderast inn mot planbudsjett for 2026.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping Ikke vurdert

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping Ikke aktuelt

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

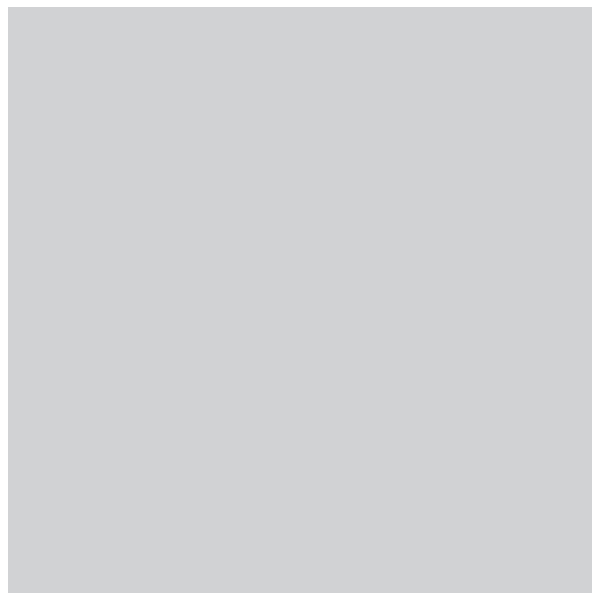
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

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

Fv565 Hilland i Alver kommune, kryssløsning

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

-



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

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

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Foreløpig grovt estimat fra kommunen basert på en nøktern utførelse. Kostnadsestimat er usikre og fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan og eventuelt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert. Prosjektet ligger som rekkefølgekrav for videre boligutbygging av Hillandsområdet og det tas sikte på privat (med)finansiering når det gjelder mulig krav om ny reguleringsplan.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing

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

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing

Ikke avklart grunnet uavklart løsning.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing

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

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

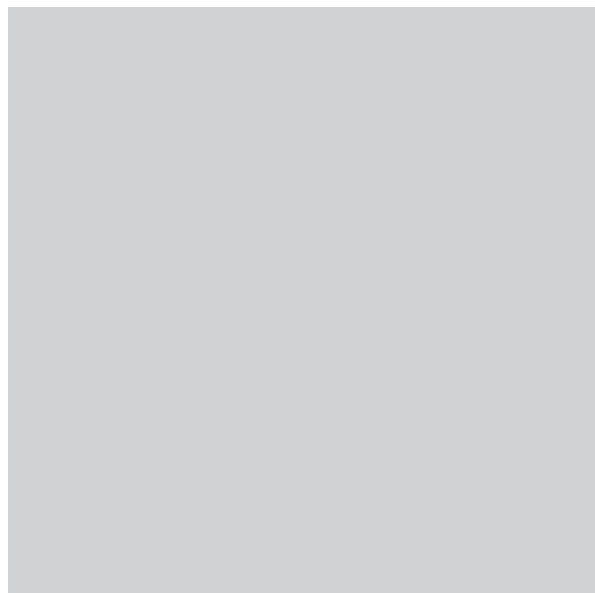
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjujing

Fylkeskommunen og kommunen vil diskutere dette tiltaket fram mot neste rullering av handlingsprogrammet i Miljøløftet/ andre budsjettinnspill

Fv5452 Leknesvegen, fortau og avkøyrlesanering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Strekning på ca 200 m på Leknesvegen. Etablere ny og trafiksikker 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

Nullvekstmålet

Bidrar 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/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.
---	----	--

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

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) ersonykelruta mellom Bergen og Førde skilta via Fv 5452, Leknesvegen. Dette tiltaket vil binde saman denne sykkelruta.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 17000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler	3 500					
Bygging	Statlege post 30-midler		9 100	2 000			
MVA	Fylkeskommunale midler		1 900	500			

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Fylkeskommunen har gjennomført byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag i 2024. Dette var kun basert på mengder i fylkesatlas. Fylkeskommunen vil derfor foreta eit overslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Det vert vurdert kostnadsreducerande løysningar i samband med prosjekteringa. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Det er ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Reguleringsplan vedtatt 3/4-2018 - Hillesvågen bustadområde - id 1263-201409
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

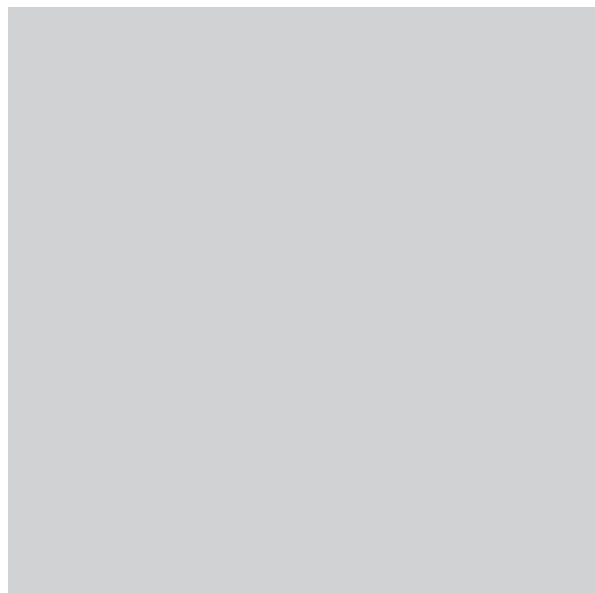
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltaket er under prosjektering. utlysning og oppstart i 2025 om tilsagn om midler over statsbudsjettet. (Utlysning og realisering avhenger av tilsagn om statlige midler). Utlysning og oppstart i 2026 uten midler i 2025, slutttoppgjør i 2028) forseres ved tidligere tildeling.

Ostereidet/Lindsdalen, fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Sjå tekst over og under.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Strekninga har ikkje tilbod til mjuke trafikantar i dag, og bygging av fortau vil gi betre framkomst. Vegen blir også utbetra noko, og vil gi ein liten forbetring for kollektiv.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket gir eit heilt nytt og forbetra tilbod til gåande og syklande, enten dei skal til eller frå senterområdet, eller til og frå kollektivterminalen/buss.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket reduserer trafikk og gir eit nytt tilbod til mjuke trafikantar. Sjå ellers tekster over og under.

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

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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 39400
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler	6 000					
Bygging	Statlege post 30-midler		5 800	19 400	2 500		
MVA	Fylkeskommunale midler		1 200	4 000	500		

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Fylkeskommunen gjennomførte eit forenkla byggherreoverslag på reguleringsplan i november 2023. Dette var kun basert på mengder i fylkesatlas. Fylkeskommunen vil derfor foreta eit overslag på prosjekteringsgrunnlaget før utlysning. Det vert vurdert kostnadsreducerande løysningar i samband med prosjekteringa. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysningar 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 pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Reguleringsplan vedteken i 2021.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	Oppstart detaljprosjektering årsskiftet 2023/24
Status plan og gjennomføring	Reguleringsplan vedtatt i 2021.



Gjennomføringsplan

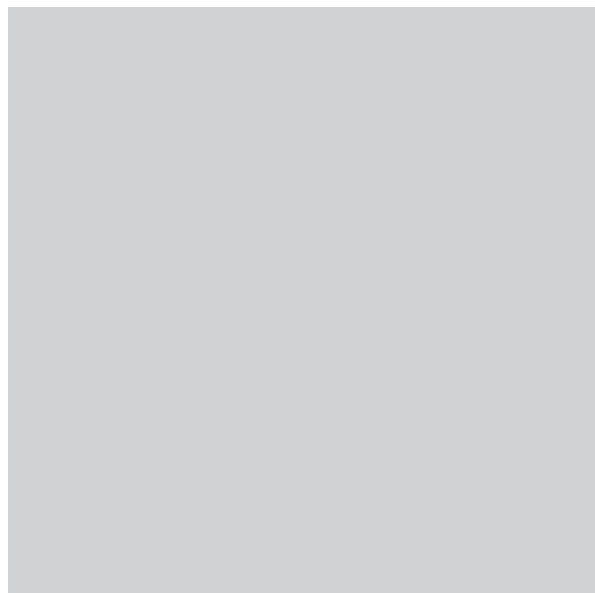
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/2024 Prosjektering 2024, utlysning våren 2025 og oppstart bygging hausten 2025, sluttoppgjør truleg i 2027.(Utllysning og realisering avhenger av tilsagn om statlige midler). Utlysning og oppstart i 2026 uten midler i 2025, sluttoppgjør i 2028) forseres ved tidlige tildeling.

Kv1023, Kv1056, Knarvikplanen, gang- og sykkelveier

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Alver kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Alver kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	<p>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.</p>
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	<p>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.</p>
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	<p>Myke trafikanter blir vesentlig mer skilt fra biltrafikken og det blir satt av langt mer areal til myke trafikanter enn i dag.</p>
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	<p>Arbeidsplasser og boliger blir langt mer komprimert gjennom effektiv arealutnytting, korte avstander til butikker og service, helseinstitusjoner og kollektivtransport.</p>
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	<p>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.</p>

Samfunnsøkonomisk nytte

Knarvikplanen har en høy arealutnytting 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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

**Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)** 29400

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midler	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 tiliggende 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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.

Forberedende arbeid

Byggeplan pågår

Forberedende arbeid utdyping

Det er utført omfattende grunnundersøkelser, inkl fjellkontroll og forurensningsanalyser. Prosjekteringen, inkl diverse forprosjekter, utføres av store og anerkjente konsulentfirmaer. Det samme gjelder for tilstøtende eiendommer som er i byggefase.

Status plan og gjennomføring

Inngår i områdeplan for Knarvik, Knarvikplanen fra 2015, der det aktuelle utbyggingsområdet er fritatt for utarbeiding av egne reguleringsplaner. Deler av utbyggingen ved hall og kirke er basert på dispensasjoner og utføres på kommunal grunn.



Gjennomføringsplan

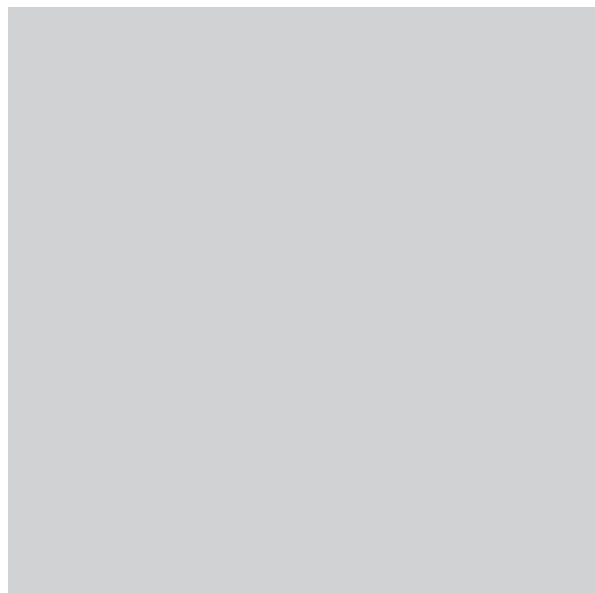
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2012	1. kvartal 2013	1. kvartal 2013	2. kvartal 2015	1. kvartal 2020	3. kvartal 2022	3. kvartal 2022	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdyping

Gjennomføring i det sentrale Knarvik er helt avhengig av privat initiativ til utbygging av de aktuelle private tilliggende tomtene. Framdrift og fordeling av økonomi er basert på pågående 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.

Utbedring av Sagstadvegen i tidl. Meland kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablere ny trafikksikker infrastruktur med oppgradert vegkropp, ny gang- og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass på strekningen mellom rundkjøring ved Frekhaug senter med sin kollektivsentral og Sagstad skule, inkludert det store idrettsanlegget på Sagstad. Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Dagens veistrek har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole og et stort idretts- og fritidssenter. På grunn av den lave standarden for gående og syklende langs veien, er det stor transport her av barn i privatbiler til og fra skolen og idrettsområdet. Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Gange- og sykkeltilbudet kobles mot senterområdet på Frekhaug, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud både i Frekhaugområdet og langs Fv564 i kommunen, som igjen er bundet sammen med tilbudet langs E39 mot både Knarvik og mot Bergen. Tiltaket vil forbedre forholdet for fremkommelighet for kollektivtrafikk, ved bygging av ny trafikksikker holdeplass ved Sagstad skule.
---	----	---

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

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 blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi. Sykkelpotensialmodell for Alver viser eit potensiale for om lag 250 syklende per døgn på dei sentrale delane av Sagstadvegen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Vedtatt/akseptert ramme

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 52000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midler	30 900	8 477				
MVA	Fylkeskommunale midler	7 970					

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag; Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	I samband med siste økonomirapportering (KV okt 2024) rapporterer prosjektet om ei varig innsparing og lågare totalprognose enn tidlegare anteke. Tiltaket er tildelt 3,1 mill kr. i statleg finansiering i framlegg til statsbudsjett for 2025. Periodiseringa av midler i oppsettet under har teke utgangspunkt i at det ikkje er naudsynt med denne løyvinga, då prosjektet rapporterer om eit varig mindreforbruk. I 2026 er det ført opp endeleg sluttløyving i tråd med rapportert totalprognose. Styringsgruppen i Miljøløftet ga i sak 4/23 tilslutning til at ei auka ramme på 47 mill 2022-kr (brutto) finansiert over Miljøløftet leggest til grunn for utbetring av Sagstadvegen. Utover det som vises i tabellen, finansierer private aktører inntil 3 mill. til prosjektering, og fylkeskommunen har finansiert grunnnerverv over det generelle fylkesvegbudsjettet. Merk: Statlig tildeling gis i fast kroneverdi og indekserast 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. Mva er førd opp i tråd med venta pådrag av reell mva.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.
Status grunnnerverv	Avklart
Status grunnnerverv utdyping	Ikkje relevant
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedande arbeid utdyping	Ikkje relevant.
Status plan og gjennomføring	Det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket.



Gjennomføringsplan

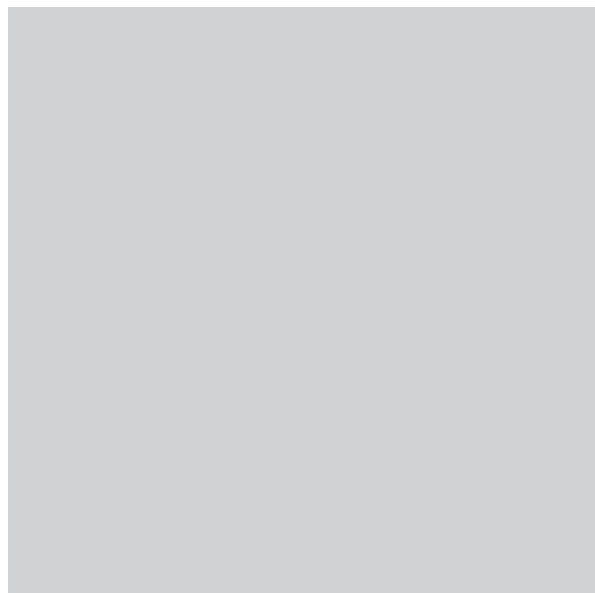
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektering var ferdig i 2022. Tiltaket ble lyst ut i 2023 og er under bygging. Tiltaket realiseres som opsjon på Frekkhaugkrysset. Estimert ferdigstilling våren 2025. Sluttoppgjer er venta i 2025. Endeleg slutt-løyving i 2026.

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Dagens veistrek 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/satsningsområde

- 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 kjøreftrafikk.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 28000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler				1 000	4 000	
Bygging	Statlege post 30-midler					5 000	14 200
MVA	Fylkeskommunale midler					1 000	2 800

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?	Nei
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
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.

Status plan og gjennomføring

Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2011. Forprosjekt er utredet på dette grunnlaget. For mellom annet å sikre det juridiske plangrunnlaget ved eventuelle behov for ekspropriering anbefales ny reguleringsprosess.



Gjennomføringsplan

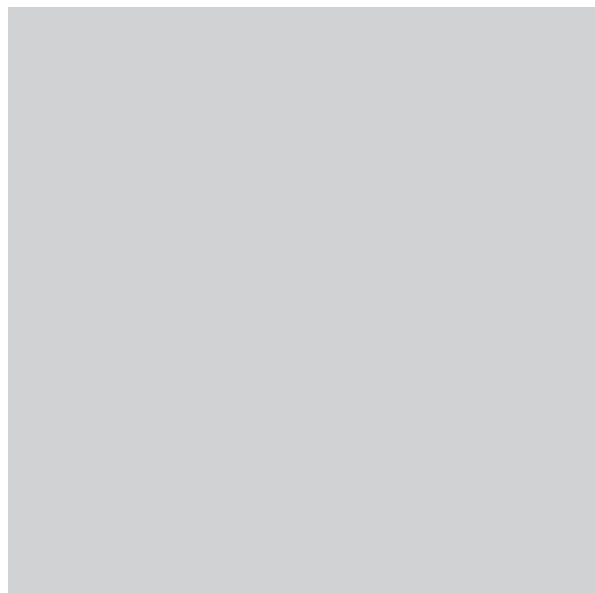
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Oppstart reguleringsplan i 2025, estimert oppstart prosjektering i løpet av 2028, statlig tildeling tidlegast 2029

Samlepott belønningmidler prosjekt, Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Sekretariat og kommunikasjon; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Alver kommune



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/satsningsområde

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							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane		1 000				
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Samlet kostnadsvurdering for planmidler til gåstrategi og tiltaksdel 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.



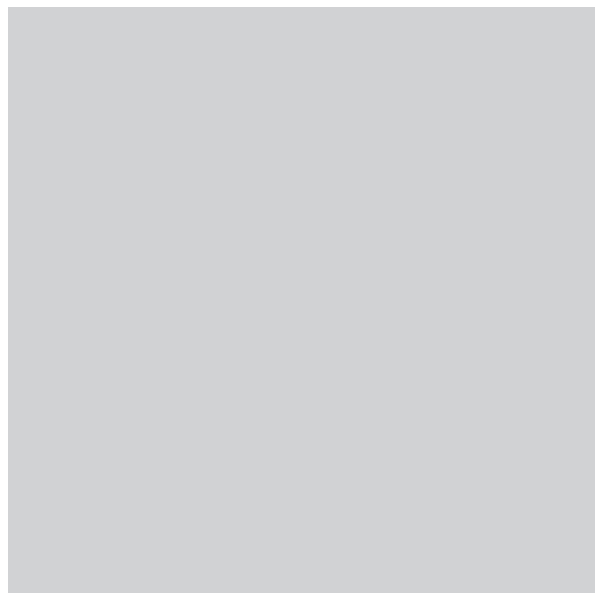
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Prosjektene er i oppstartsfasen, men venter på finansiering for videre arbeid. Forventet oppstart/videre arbeid i løpet av 2025. Henger tett sammen med søknad om belønningsmidler for prosjektstilling for gjennomføring av prosjekter og prosesser i Alver, - se denne.

Prosjektstilling og prosjektbistand i Alver

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; 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 forventna 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/satsningsområde

Dette prosjektet skal nettopp sikre og koordinere forholdet til andre fag/satsningsområder. 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							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane		1 500	1 500	1 500	1 500	
MVA							

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.



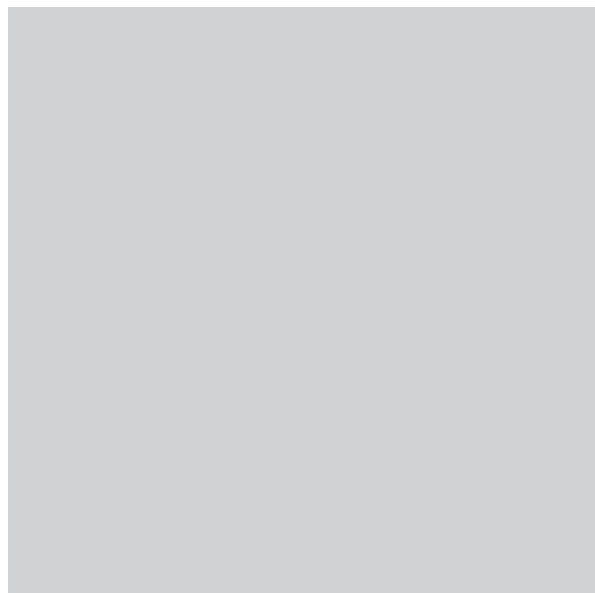
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Etablering av ny prosjektorganisasjon for Miljøløftet i Alver kommune fra 01.01.2025 med vesentlig økning i kapasitet for resten av avtaleperioden for Byvekstavtalen.

Utviding av snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Alver kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

I sak om Miljøløftet sitt handlingsprogram 2025-2028 gjorde kommunestyret i Alver kommune følgende tilleggsvedtak 23.11.2023: Belønningsmidlar: Snøggbåtsambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen (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/satsningsområde

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



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.



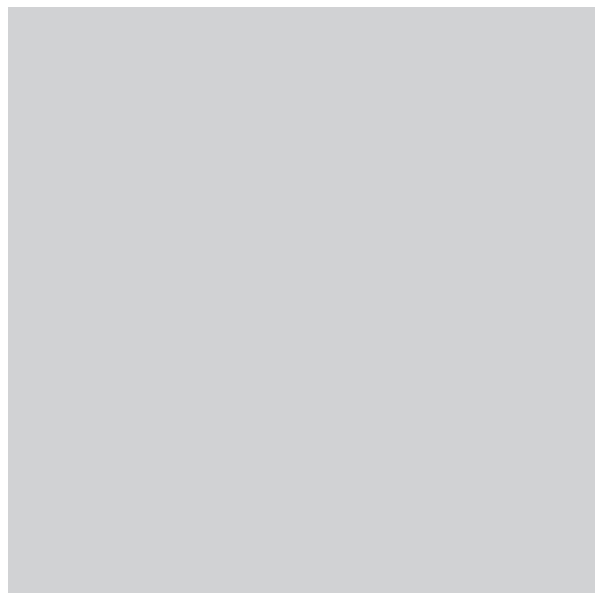
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Snarest.

Nordre Hauglandsveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller 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.
Bidrar prosjektet til 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.

Bidrar prosjektet til bedre helse/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 sykkeløsning. Dette vil bidra til et helhetlig gang- og sykkelvegnett innenfor sykkelsonen til Fromreide lokalsenter.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket bidrar til bedre trafiksikkerhet for gående og syklende da det mangler gang- og sykkeløsning på strekningen i dag. Strekningen er definert som farlig skoleveg og tiltaket vil bidra til tryggere ferdsel for myke trafikanter som går og sykler langs vegen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å etablere gang- og sykkelveg på strekningen vil flere kunne gå og sykle til Træet skole og foreldrekjøring vil reduseres. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helse- og miljøgevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet.

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/satsningsområde

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 2025-kr 64600
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midler	5 000	5 000				
Bygging	Statlege post 30-midler			11 850	14 220	17 064	
MVA	Fylkeskommunale midler			3 150	3 780	4 536	

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Det foreligger anslag på prosjektet fra 2015 i forbindelse med tilgrensende prosjekt som inngår i Askøypakken. Indeksert og justert etter estimerte priser er prosjektet vurdert å ha en antatt kostnad på 60 mill 2023-kr. Kostnadsvurderingen er fortsatt usikker og 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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Strekningen er regulert, plan 273, stadfestet 08.12.2016.
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdyping	
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	Detaljprosjektering er venta ferdig i 2026.
Status plan og gjennomføring	Strekningen er regulert, plan 273, stadfestet 08.12.2016.



Gjennomføringsplan

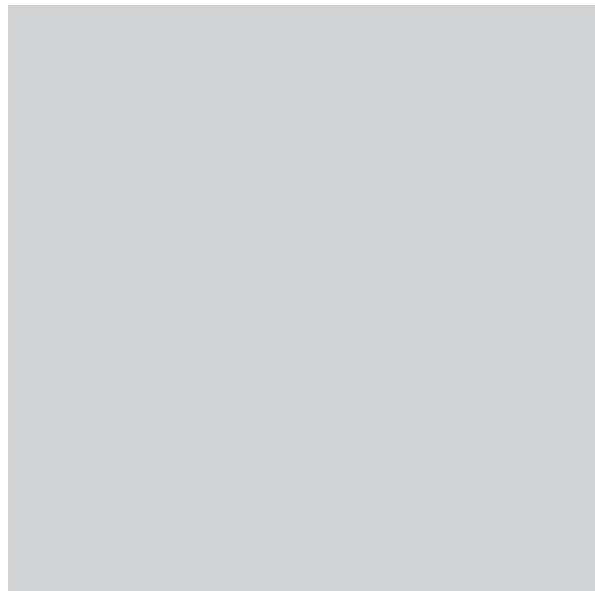
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Oppstart prosjektering hausten 2024. prosjektering og grunnerverv i 2025, Detaljprosjektering er venta ferdig i 2026. Utllysning hausten 2026 oppstart i 2027. Tiltaket legges som opsjon på tiltaket Fromreide-Kjerrgarden i Askøypakken. Holdes regnskapsmessig adskilt.

Kleppevegen ved Myrane

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Askøy kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablere ny trafiksikker infrastruktur til Kleppestø barneskole, Kleppestø ungdomsskole, Askøy videregående skole, Askøyhallen og Helsetunet. Tiltaket går ut på å stenge eksisterende avkjørsler, etablere en ny felles avkjørsel (rundkjøring) til området, etablere gang og sykkelveg/fortau, ny bussholdeplass og "kiss and ride" for ungdomsskolen/videregående/idrettshall. Utløsende faktorer for prosjektet er ny videregående skole og idrettshall. Det vil bli etablert et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen som kan bidra til å øke andelen av denne trafikantergruppen og samtidig bedres forholdene for kollektivreisende ved at det anlegges nye holdeplasser. Det vil bli mindre persontrafikk med bil inn i Myrane-området.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

<p>Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?</p>	Ja	<p>Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafikksikkert og helhetlig tilbud. Gange og sykkeltilbudet kobles mot regionsenteret Klepppestø, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud på Askøy. Myrane er beliggende sentralt på Askøy, like nord for Klepppestø sentrum, og betjener hele kommunen. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk ved at det anlegges nye holdeplasser. Her vil også komme en trafikksikker holdeplass til skoleskyss. Områdeplanen for Myrane viser en ordnet veg- og parkeringsstruktur, der største delen av området skal være bilfritt og tilrettelagt for gående og syklende. Da området er sentralt og nært kollektivknutepunkt, legges det til rette for høy utnyttelse i byggeområdene. Området består av idrettsanlegg (Askøyhallen, utvides i 2024 og fotballbaner), skoler (barneskole 600 elever, ungdomsskole 630 elever, voksenopplæring 200 elever og videregående skole 500 elever). Fylkeskommunen skal bygge ny videregående skole i området, der elevtallet skal økes fra ca. 500 til ca. 1000. Kommunen bygger i samarbeid med fylkeskommunen kultursal med 340 seter. Askøy kulturskole har lokaliteter i tilknytning til ungdomsskolen. I tillegg er her helsetjenester, med bl.a. sykehjem, legevakt og helsestasjon – totalt ca. 200 ansatte. Planen har redusert antall overflateparkeringsplasser fra ca. 300 til 200, og en legger opp til at en i større grad skal reise kollektivt, sykle eller gå til området.</p>
<p>Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?</p>	Ja	Se tekst over.
<p>Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?</p>	Ja	Se tekst over.
<p>Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?</p>	Ja	Se tekst over.
<p>Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?</p>	Ja	Se tekst over.
<p>Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?</p>	Ja	Se tekst over.

Samfunnsøkonomisk nytte

Gjennomføring av tiltaket vil føre til økt andel av gående og syklende. Det blir til sammen ca. 2200 elever i området (etter utbygging), arbeidsplasser tilknyttet blant annet helseforetak og skole, offentlige tjeneste-

tilbud og ny idrettshall. Det er omkringliggende større boligområder som vil ha nytte av tiltaket ved bedre tilkomst til skole, fritidsaktiviteter, helsetilbud og Kleppestø senterområde. I tillegg vil de ulike boligområdene bli knyttet sammen gjennom tiltaket, og området vil fremstå mer helhetlig og attraktivt enn i dag. Sammen vil dette bidra til å overføre reiser fra personbil til kollektiv/gange/sykkel. Gang- og sykkelveg til skole vil ha en helsegevinst ved at gode vaner blir etablert tidlig i livet. Tiltaket vil bli en del av det sammenhengende gang- og sykkelvegnettet på Askøy.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og nullvisjonen, kommuneplanens samfunns- og arealdel, trafikksikringsplan for Askøy, handlingsplan kommunale veier og stadfestet reguleringsplan for området. Tiltaket er også i samsvar med gang- og sykkelstrategi for Askøy kommune.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket støtter opp om kommunens overordnede mål om et klimavennlig utbyggings- og transportmønster, og omfatter gange, sykkel, kollektiv, parkering, trafikksikkerhet og varelevering inn i området



Finansiering

Totalkostnad (type) Vedtatt/akseptert ramme

**Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)** 240100

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

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag; Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	<p>Da tiltaket første gang ble fremmet som forslag var det gjort et grovt overslag fra konsulent, basert på reguleringsplan. Dette anga tiltaket å ha en kostnad på 110 mill. -2018- kr. Disse tallene hadde ikke tatt tilstrekkelig høyde for byggherrekostnader, mva., løpemeterpris eller materialkostnader. Det ble ved rullering av handlingsprogrammet vurdert og beskrevet å være usikkerhet i kostnadsvurderinger fra anslaget. Høsten 2021 er det derfor gjennomført forenklet byggherrekalkyle vurdert til 190 mill. -2021-kr. Askøy kommune finansierer 34 mill. og det er inngått finansieringsavtale mellom Askøy kommune og Vestland fylkeskommune, vedtatt av fylkestinget 29.9.20 (sak 118/2020): «Vestland fylkeskommune (VLFK) betaler en sum på 30 mill. kr som dekker alle VLFKs forpliktelser i forbindelse med områdeplanen herunder alle rekkefølgekrav». Blant annet dekkes prosjektering av disse midlene. Resterende finansiering av tiltaket er finansiert gjennom Miljøløftet. Fylkeskommunen finansierer mva. knyttet til statlig tilskudd til den delen av prosjektet som ligger på fylkesveg. Kommunen finansierer mva. knyttet til statlig tilskudd til den delen av prosjektet som ligger på kommunal veg. Fylkeskommunen og kommunen har inngått en bilateral finansieringsavtale som fastsetter premissene for eksternt tilskudd. Prosjektet rapporterer om at det truleg ikkje er naudsynt med ei statleg løyving i 2026. Det takast ein ekstra økonomisk gjennomgang av prosjektet tidleg i 2025.</p>
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	VA-prosjekt i samme område.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	-

Forberedende arbeid	Detaljprosjektering ferdig
Forberedende arbeid utdyping	-
Status plan og gjennomføring	Strekningen er regulert i plan 362, områdeplan for Myrane, stadfestet 07.05.2020.



Gjennomføringsplan

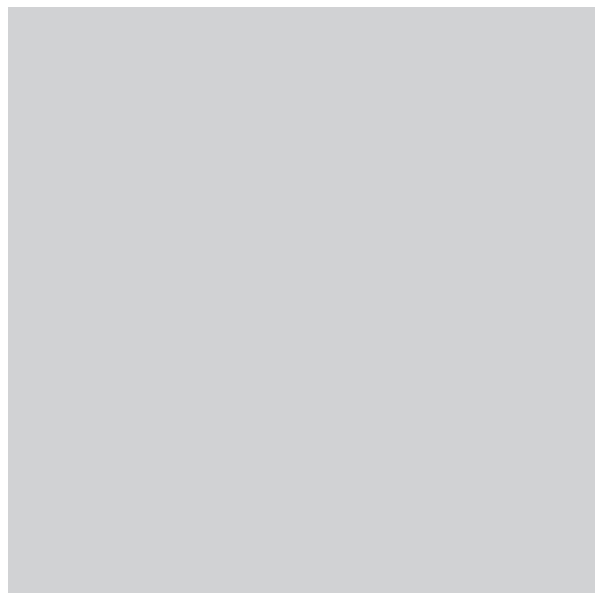
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektering startet opp i 2021 og ble ferdig våren 2023. Tiltaket ble lyst ut sommeren 2023, med forbehold om godkjenning i kommunestyret. November 2023 startet riving av hus og rigging av anlegget. Tiltaket skal ferdigstilles våren 2025. Sluttoppgjør er venta å ligge føre ved årsskiftet 2025/2026.

Skarholmvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Askøy kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Askøy kommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablere sammenhengende gang- og sykkelveg i Skarholmvegen, ca. 1,5 km. Skarholmvegen er en del av vedtatt hovednett for sykkel mellom Kleppestø og Ravnanger, men mangler gang- og sykkelløsning på deler av strekningen, ca. 700 m. Strekningen har et stort potensiale for å øke andelen gående og syklende mellom to befolkningsrike områder på Askøy; Strusshamn og Kleppestø. Tiltaket vil også være positivt for innbyggernes tilgjengelighet til kollektivknutepunktet på Kleppestø. I Byutredning for Bergen trinn to er Kleppestø trukket frem som det området på Askøy som har størst potensiale for å nå nullvekstmålet. Tiltaket er dermed et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. I henhold til Askøy kommune sin sykkelstrategi 2022-2030 er det anbefalt adskilt løsning for gående og syklende. Valg av løsningen vil ta utgangspunkt i strategiens anbefaling og avklares i reguleringsplanarbeidet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/ eller syklende?	Ja	Reisetiden vil kunne reduseres for alle trafikantgrupper ved at det etableres en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen. Der det mangler fortau i dag benytter gående og syklende kjørebanelen. Reisetiden for gående og syklende vil derfor reduseres ved at det etableres et trafiksikkert og separat anlegg fra kjørebanelen.
---	----	---

Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Ny gang- og sykkelveg på strekningen vil forbedre fremkommeligheten for gående og syklende ettersom det mangler tilrettelegging på deler av strekningen i dag. Det er stedvis smalt og dårlig fremkommelighet for gående/ syklende. Bussen vil også få bedre fremkommelighet ved at det etableres adskilt løsning for myke trafikanter.
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi et sammenhengende gang- og sykkelnettverk mellom Strusshamn og Kleppestø. Vegen er en del av hovednettverket for sykkel og henger dermed sammen med prosjektet i Kvernhusdalen. Tiltaket vil bidra til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelnettverk fra Strusshamn til kollektivstopp på Storeklubben og kollektivknutepunktet på Kleppestø.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Vegen er i dag envegskjørt med skilting. Det er tilbud for myke trafikanter på deler av strekningen, men ca. 700 m er uten noe tilbud for myke trafikanter. Gående og syklende benytter vegbanen på strekningen uten fortau. Trafikksikkerhet er dermed en viktig del av prosjektet.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Ved å etablere en helhetlig løsning for gående og syklende på strekningen øker dette muligheten for fortetting mellom to sentrale knutepunkt på søre Askøy. Det er kort avstand mellom Strusshamn og Kleppestø, og tiltaket vil kunne bidra til at flere benytter alternative transportmidler til bilen på de korte reisene.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Utbygging av gang- og sykkelveg i Skarholmvegen er et viktig grep for å nå nullvekstmålet på Askøy. Tiltaket vil bidra til å gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å gå/sykle til Kleppestø, noe som kan bidra til å redusere trafikken inn mot regionsenteret og kollektivterminalen på Kleppestø i rushtiden.

Samfunnsøkonomisk nytte

Skarholmvegen har 1161 i ÅDT (gjelder biltransport, tall fra 2022). Vegen er innenfor sykkelavstand (2 km) til regionsenteret Kleppestø og innenfor gangavstand (650 meter) til lokalsenteret Strusshamn. Det bor 8516 personer innenfor sykkelsonen til Strusshamn og 7428 personer innenfor sykkelsonen til Kleppestø. Potensialet er dermed stort for at flere kan benytte seg av et nytt gang- og sykkeltilbud på strekningen. I 2022 ble det gjennomført en befolkningsanalyse over hvor mange som kan dra nytte av tiltaket innenfor en 2 og 4 km buffersone fra vegstrekningen. Analysen har inkludert alle husstander med maks 200 meter til nærmeste veg. Analysen viser at innenfor en 2 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 4143 personer hvorav 825 er barn i skolealder (6-18 år). Innenfor en 4 km buffersone kan tiltaket gi nytte for 11 915 personer hvorav 2362 er barn i skolealder.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer og kommuneplanens arealdel. Tiltaket er også i samsvar med Askøy kommune sin sykkelstrategi for 2022-2023.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	587	587				
Bygging	Statlege post 30-midlar				170 851		
MVA					42 713		

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 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 kan bli aktuelt med VA-arbeid på strekningen.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Nei
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2. halvår
Planstatus utdjujing	Forarbeid til planen startet opp i 2023. Forventet planoppstart er første kvartal 2024.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjujing	Prosjektet er i oppstartsfasen og grunnerverv vil avklares på et senere tidspunkt.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjujing	Prosjektet er i oppstartsfasen og det er gjort forberedende arbeid til planarbeidet i 2023.
Status plan og gjennomføring	Forventet planoppstart i 2023.



Gjennomføringsplan

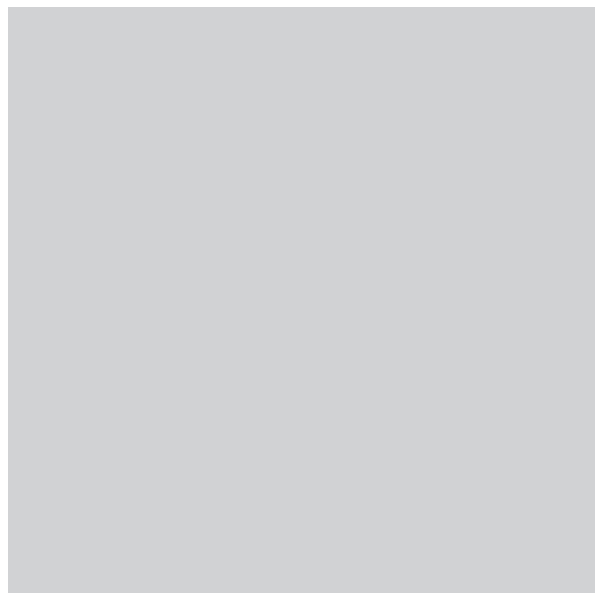
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2023	1. kvartal 2025	2. kvartal 2025	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjujing

Forarbeid til planen startet opp i 2023. Forventet planoppstart er 2. kvartal 2025. Det er forventet at planen blir vedtatt fjerde kvartal 2026 og at en kan detaljprosjekttere i 2027. Oppstart av byggeperioden er estimert til første kvartal 2028.

Oppfølging av sykkelstrategi

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune



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-sykkelordning, trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkelteilere 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-sykkelordning, trygge sykkelparkeringer, kartlegging av snarveier og sykkeltråkk, utarbeide kunnskapsgrunnlag for prioritering av strekninger i hovedsykkelnettet, innkjøp av sykkelteilere 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/satsningsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	1 669	208	208	208	208	
MVA							

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.



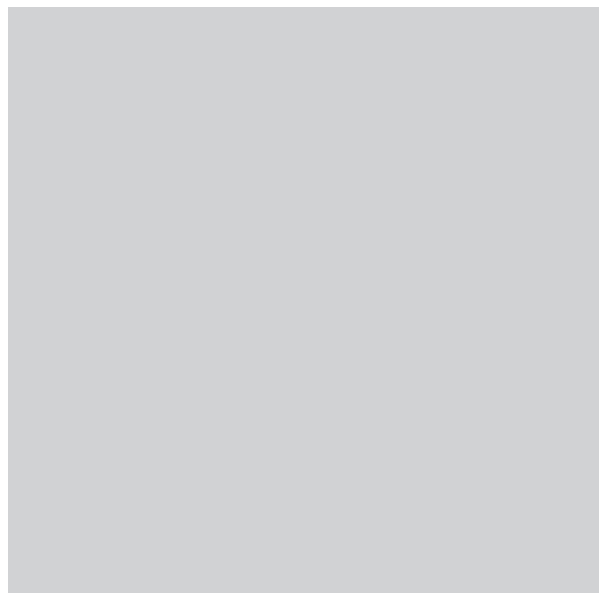
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Askøy kommune
Byggherre/ansvarleg:	Askøy kommune



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/satsningsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	10 570	2 704	2 704	2 704	2 704	
MVA							

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.



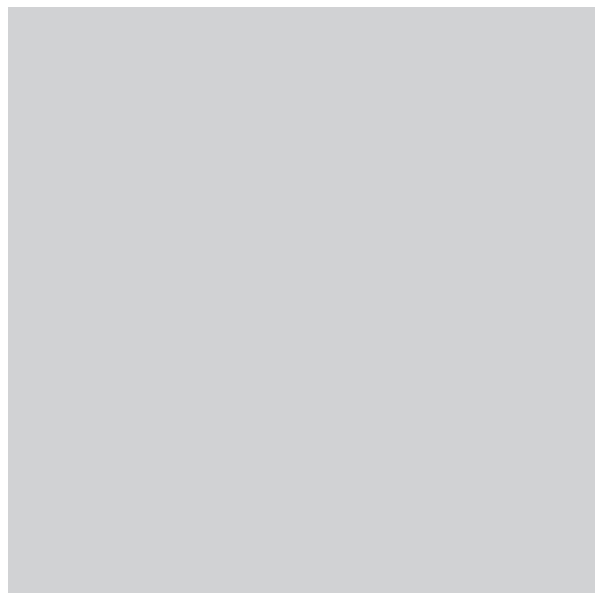
Plan og gjennomføring

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.

Kv4181 Wiers-Jenssens vei sykkeltiltak

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet omfatter Wiers-Jenssens vei og Vilhelm Bjerknes vei nord fra Hagerups vei x Vilhelm Bjerknes vei i vest til Nordahl Rolfsens vei x Wiers Jenssens vei i øst. Formålet er å tilrettelegge strekningen for sykkel. Sammen med Vilhelm Bjerknes vei nordre del vil Wiers-Jenssens vei fungere som en viktig tverrkobling for syklende/gående mellom Nattlandsveien og Hagerups vei. Det er ikke tilrettelagt for syklende i Wiers-Jenssens vei/Vilhelm Bjernes vei i dag. I Wiers-Jenssens vei må syklende legge seg i kjørebanelen eller benytte seg av fortauet (som allerede er smalt). I tillegg er det langsgående gateparkering som reduserer trafikksikkerheten for syklende i retning øst-vest. Strekningen inngår som en del av sykkelstrategiens vedtatte sykkelnett, offentlig utbyggingsfase 1. Vilhelm Bjerknes vei tilhører offentlig utbyggingsfase 2, men er en naturlig påkobling mellom Hagerups vei og Wiers-Jenssens vei. Videre arbeider med prosjektet frem mot vedtak av plan vil avklare om hele strekningen bygges eller om de deler som inngår i offentlig utbyggingsfase vil utgå i denne planperioden frem mot 2030.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/eller syklende?	Ja	Redusert reisetid for syklende mellom Hagerups vei x Vilhelm Bjernes vei og Wiers Jenssens vei x Nattlandsveien. Google maps viser at reisetid med sykkel retning øst-vest reduserer reisetid med 4 minutter (5 min til 1 min). For vest-øst viser Google maps ingen redusert reisetid mellom Hagerups vei og Nattlandsveien. Estimert reisetid inkluderer ikke ventetid i kryss.
--	----	---

Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Manglende tverrkobling etableres for syklende.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Syklende får eget tilbud, kryss snevres inn.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	For syklende vil reiseavstanden fra Wiers-Jenssens vei x Nattlandsveien til Sletten senter reduseres med ca. 1 km.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	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/trafikk-sikkerheten 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.

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 envegskjøring 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 i hver retning) 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 Sykkelskalkulator for Oslo og Akershus. Her vil benyttes det beregning for syklister alene, men også syklister 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 nettonytte 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 nettonytte 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. mobilitetsvaner.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er tilgrensende til reguleringsplan i Nattlandsveien i regi av Vestland Fylkeskommune. I motsatt ende er det tilgrensende til byggeprosjektet Hagerups vei.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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 2025-kr (tal i heile 1000) 62754

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		10 000	36 000	16 754		
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet		2 500	9 000	4 188		

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Høy grad av usikkerhet da kostnadsvurderingen var vurdert som del av forprosjekt. Per 2024 er tiltaket i hovedsak avklart men ny kostnadsvurdering er ikke gjennomført. Kostnadsvurderingen vil oppdateres lengre ut i reguleringsplanprosessen. Det er i 2023 estimert grunnervervskostnader for antatt tiltak, som øker antatt totalkostnad. Vedtak av reguleringsplanen vil gi tydeligere bilde av nødvendig grunnerverv.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2026

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	1. halvår
Planstatus utdyping	Oppstart reguleringsplan høsten 2022. Baseres på forprosjekt fra 2021. Fremdriften i prosjektet er noe forsinket, men det forventes vedtak av plan i 2026. Det legges opp til samtidig regulering og detaljprosjektering. Planen forventes å legges ut på 1. gangs offentlig ettersyn innen sommeren 2025, med politisk vedtak sommeren 2026.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Når reguleringsplanen er vedtatt kan en gjennomføre grunnerverv, derav høy usikkerhet da plangrepet ikke er bestemt.
Forberedende arbeid	Prosjektering pågår
Forberedende arbeid utdyping	Plangrepet er ikke bestemt, som gir høy grad av usikkerhet.
Status plan og gjennomføring	Oppstart høsten 2022, forventet leveranse til 1. gangs offentlig ettersyn 2. tertial 2023. Gjennomført forprosjekt 2021.



Gjennomføringsplan

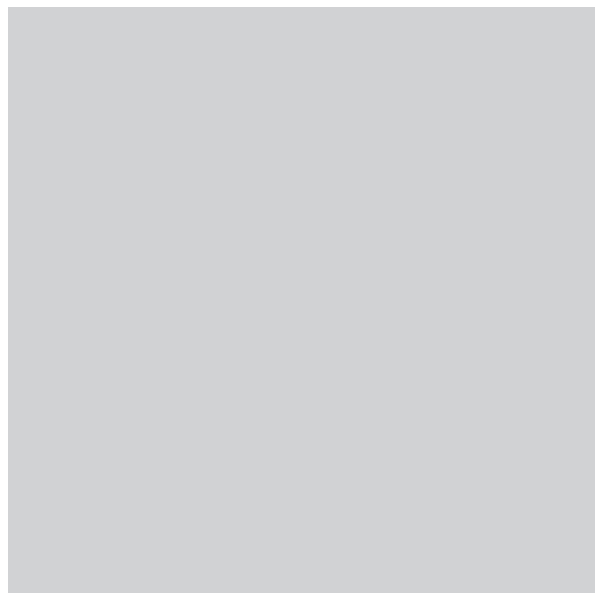
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	3. kvartal 2021	3. kvartal 2022	2. kvartal 2026	4. kvartal 2022	4. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2028	3. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdyping

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 Natlandsveien gjennomføres i 2026, mens utbygging av Wlers-Jenssens vei antas utbygging i 2027-2028.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 2, Nesttun–Skjold

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går frå Apeltunvannet ved Lagunen til Skjoldskiftet ved Nesttun og vil binde saman bydelssentera med ein høgkvalitets sykkelveg med fortau. Strekinga 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 trafikksikre 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. Strekinga inngår som ein viktig del av ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen, og skal bidra til at ein oppnår nullvekstmålet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar 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.
Bidrar prosjektet til 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.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det blir lagt til rette med eigne sykkelfelt i begge retningar, fortau og det blir redusert kryssingar i plan.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Gåande og syklande skilst, dei får eigne felt. Dette sikrar betre framkomme for begge partar utan uheldige situasjonar.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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 gangaker og gi god kopling til målpunkt både i og i tilknytning til planområdet.
Bidrar prosjektet til 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, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, bind saman bydelsentruma med gang-/sykkel og dessutan betrar 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 2025-kr (tal i heile 1000) 406 786

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	295 086	90 000	21 700			
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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping Det er søkt om dispensasjon fra reguleringsplan for Skjoldstølen Bru II og bru i Tors vei.

Status grunnerverv Arbeid pågår; Eksproprieringssak pågår

Status grunnerverv utdyping Eksproprieringssak pågår. Ein del avtalar er inngått og signert, andre har fått tilbud som dei vurderer/forhandlar på, nokon skal avgjerast med skjønn/ekspropriasjon hausten 2024.

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping Prosjektet er i byggefase

Status plan og gjennomføring Plan vedtatt.



Gjennomføringsplan

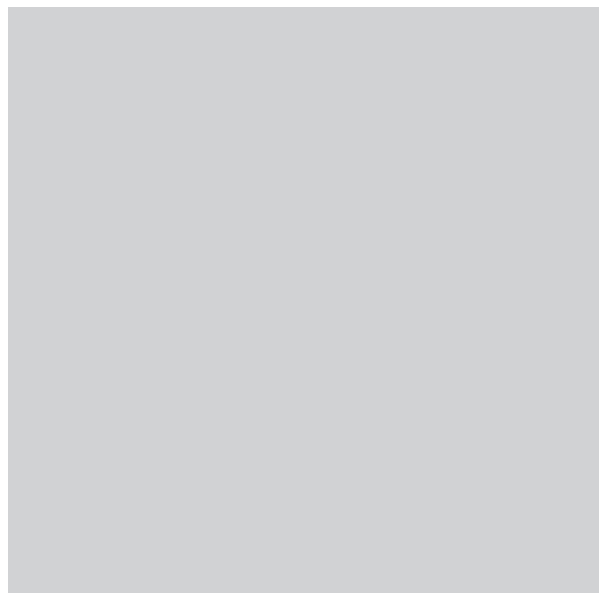
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2012	4. kvartal 2015	1. kvartal 2016	4. kvartal 2016	1. kvartal 2017	3. kvartal 2023	1. kvartal 2024	1. kvartal 2026	4. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdyping

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

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1 og 2, sammenbinding

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen bind saman sykkelstamveg Bergen, delstrekning 1 frå Rådal/Skeie og delstrekning 2 frå bydels-senteret Nesttun med bydels-senteret Rådal/Lagunen. Det blir sikra sykkelstamveg i austre del av Lagunenplanen, forma som sykkelveg med fortau, og etter standard som stetter krav i N100. Tiltaket oppgraderer ei viktig mangelfull lenkje på 0,6 km i overordna sykkelnett i Bergen. Formålet med prosjektet er å leggje til rette for auka del gåande og syklande, og bidra til å nå nullvekstmål for personbiltrafikken. Løysinga krev ny reguleringsplan. Statens vegvesen skal gi eit kontanttilskot til planprosjektet på kr 500.000 (2019 kroner). Bergen kommune har ansvar for oppfølging av reguleringsplanen. Etter oppstart av reguleringsplan for strekninga i 2019 er det ikkje jobba vidare med planarbeidet. Prosjektet blir aktualisert av tidshorisont i utbyggingsavtale mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Lagunen DA. Avtalen vart inngått i 2018 med 10 års gyldigheit og løpar med det ut i 2028, før utgang av komande handlingsplanperiode. Offentleg finansieringsbehov for bygging omfattar meirkostnad ved å byggje sykkelveg med fortau i samsvar med standardkrav, samanlikna med bygging av lågare standard som vart lagt til grunn i vedteken område-regulering. Dette er ikkje periodisert i påvente av løysingsavklaring og kostnadsoverslag.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar 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.
---	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 syklande samtidig som det blir oppnådd betre trafikktryggleik. Betre framkomme vil bidra til noko innkortet reisetid.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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 bydelsenter 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.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og universell utforming bidreg til mindre konfliktar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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 syklande.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde

Prosjektet underbyggjer satsinga på fortetting, bind saman bydelsentera 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 2025-kr
(tal i heile 1000)** 693

	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 utbetaltast.

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

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping Oppstart reguleringsplan kunngjort 2019, på vent sidan 2020

Status grunnverv Ikke avklart

Status grunnverv utdyping Avklaring avventar ny reguleringsplan

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

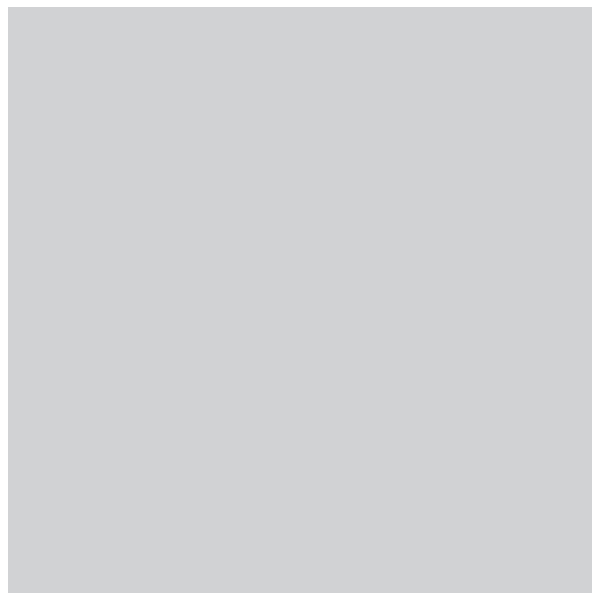
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2019	1. kvartal 2028					

Gjennomføringsplan utdyping

Gjennomføring avheng av ny reguleringsplan.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 1, Skeie - Rådal

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går langs rv. 580/E39 Flyplassvegen frå Skeie til Rådal/Lagunen og vil binde saman Kokstad/Sandsli med bydelssenteret Rådal/Lagunen og dessutan mot fv. 546 Fanavegen. Sykkelveg med fortau, 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, separere gåande og syklande og dessutan ønskje å 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. Strekinga inngår som ein viktig del av ryggrada i sykkelvegnettet i Bergen, og skal bidra til at ein oppnår nullvekstmålet. Oppgraderinga vil føre til at strekinga blir i tråd med overordna regelverk/handbok N100.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar 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.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar 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.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikter mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Alle påkoplingar frå sideveggar og koplingspunkt er utbetra og siktlinjer er varetakne. Prosjektet fjernar bilkøyning 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 mindre syklistar i overordna vegnett som blir brukt mykje av buss og bil og betrar dermed trafikktryggleiken elles trafikk.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjektet underbyggjer Miljøløftets 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 bydelssenter Lagunen og Bergen sør.-sikre god gang- og sykkeladkomst til skular, idrettsanlegg, naboar, daglegvarehandel og kollektiv.
Bidrar prosjektet til 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 syklande 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, Miljøløftet og Sykkelstrategi for Bergen.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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 2025-kr
(tal i heile 1000)** 400366

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Reguleringsplan	Statlege midlar utanfor Miljøløftet	18 480					
Bygging	Statlege post 30-midlar						381 886
MVA							

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Byggherreoverslag basert på løpemetertpris

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? 2026

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? 2. halvår

Planstatus utdyping Prosjektet fekk ikkje tildelt planmidlar i 2023. Planarbeid er teke opp att i 2024. Forventa oversending av planforslag til Bergen kommune sommar 2025.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping Avventer reguleringsplan

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdyping Ikkje aktuelt.

Status plan og gjennomføring Forventet oversending av planforslag til Bergen kommune våren 2023.



Gjennomføringsplan

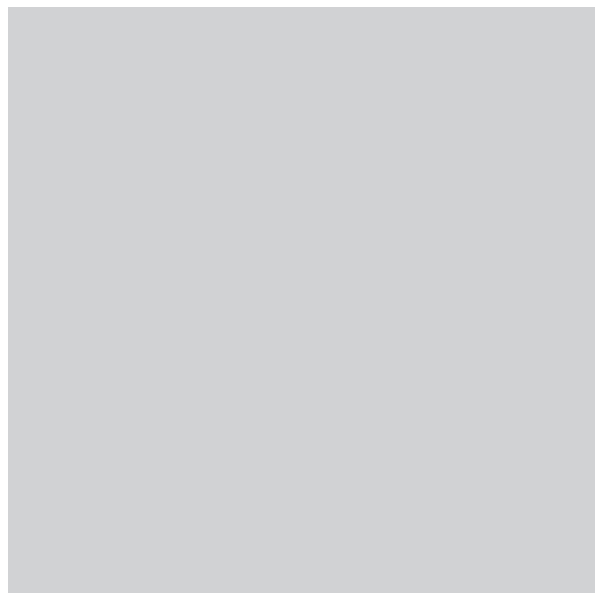
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2019	4. kvartal 2026	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	1. kvartal 2029	4. kvartal 2030	3. kvartal 2031

Gjennomføringsplan utdyping

Det er forventet at det vil ligge før ein vedteken reguleringsplan i 2026. Prosjektet er ikkje prioritert i handlingsprogrammet 2025-2028. Mogleg oppstart prosjektering og vidare byggjstart kan vere eitt år etter vedteken reguleringsplan i 2026. Det er knytt stor uvisse 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 Nygårdstangkryss/Fjøsangerveien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Endring av feltbruk og skilting i kryssområde E16 Fjøsangerveien X Fv.5338 Lungegårdskaien inkl. innkøyringsløsning til Bygarasjen. Formålet med prosjektet. Forbetre 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 minutt 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

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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).
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Ikke relevant.

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/satsningsområde

Tiltaket samsvarer med tilrådd tiltak i Trafikkplan sentrum



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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.

Status plan og gjennomføring Bygging vil skje innenfor tilgjengelig trafikkareal.



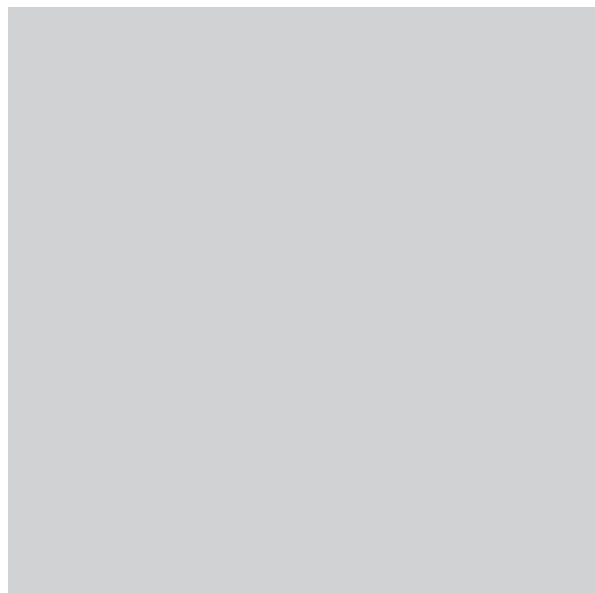
Gjennomføringsplan

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	2. kvartal 2026	2. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdjuping

Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 20000

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar		1 000	7 000	10 000	2 000	
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnaden for realisering av tiltaket er basert på grov løpemetertpris for krevende prosjekt. Estimater er usikkert, da løsningene og omfanget ikke er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan i forbindelse med ferdigstilling av plan og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning av tiltaket. 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 vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Ikkje vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2026
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	1. halvår
Planstatus utdyping	Grunnboringar er utført. Formelt vedtak om oppstart på plan august 2021. Silingsrapport er utarbeidd. Det er gåande ein prosess med Bergen kommune om tilstrekkelege ressursar. Estimert overlevering av planframlegg til 1. gangsbehandling i 2025.
Status grunnverv	Ikke avklart
Status grunnverv utdyping	Ikkje relevant.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Grunnboringar er utført. Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering når reguleringsplanen er vedteken.
Status plan og gjennomføring	Oppstartsmøte fant sted 26.02.21. Formelt vedtak om oppstart på plan august 2021. Silingsrapport er utarbeidd. Planforslag er venta å ligge føre vinteren 2023. Det er håp om vedtak på plan sent 2023/våren 2024.



Gjennomføringsplan

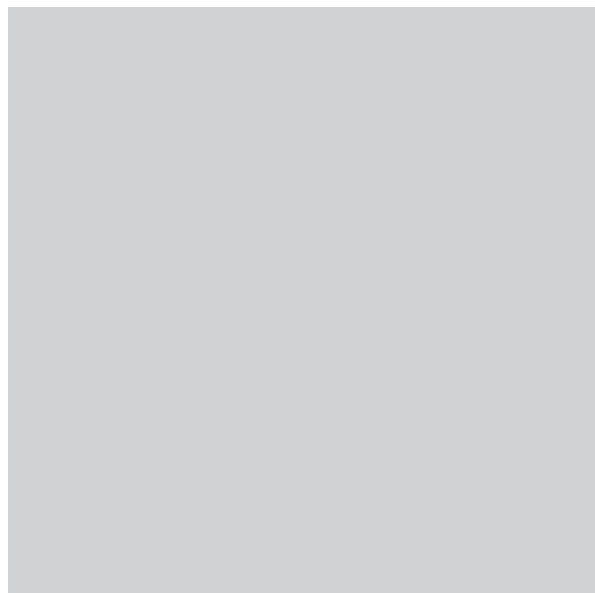
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Estimert overlevering av planframlegg til 1.gongs handsaming i 2025. Estimert vedtak på plan våren 2026. Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering når reguleringsplanen er vedtatt. oppstart bygging i 2027, slutt oppgjør 2028/2029.

Fv5300 Salhusvegen, Ulsetstemma-Slettestølvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Hovedmålet med tiltaket er å legge bedre til rette for trygg og god framkomst for mjuke trafikantar langs Salhusvegen. Området er under utvikling som næringsområde, og behovet for tilbod til mjuke trafikantar aukar på grunn av utbygginga. Det skal byggjast sykkelveg med fortau på sørvestsida langs Salhusvegen mellom Ulsetstemma og Slettestølsvegen. Strekninga er om lag 2 km lang. Eksisterande køyreveg med tilhørande kryss, avkjørslar og holdeplassar skal også utbetrast. Total breidde for gang- og sykkelvegen er 5,5 meter. Mellom sykkelveg og køyreveg skal det være ein rabatt på 1,5 meter. Det er planlagt tre bussaldeplassar etter utbetningsstandard på kvar side av vegen langs strekninga. På sørsida blir sykkelvegen leda bak plattformene. Prosjektoptimalisering pågår som del av ferdigstilling av planforslag Dette arbeidet har ført til et lågare kostnadsestimat ved denne rulleringa. Etappevis utbygging og mogleg reduksjon av tiltakets omfang blir vurdert.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

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 bydeler, 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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 142900

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		5 000	10 000	40 000	60 000	27 900
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering	Reguleringsplan; Annet
Kostnadsvurdering utdyping	<p>Det er gjort overslag på plan. 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. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag tidleg i 2025 i samband med ferdigstilling av planforslag. Det vil takast byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før eventuell realisering av tiltaket. Kostnadsestimat er usikre til denne vurderingen foreligger. Privat næringsvirksomhet med rekkefølgekrav knyttet til seg på strekningen bidrar med anleggsbidrag. Dette vil detaljeres ved senere rulleringer av handlingsprogrammet. Det kan være aktuelt å dele tiltaket i byggetrinn. Der første trinn vil være fra påkobling eksisterende tilbud og 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.</p>
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	<p>Planen ble formelt starta november 2018. Planutkast er oversendt Bergen kommune 26.10.2021. Bergen kommune fatta vedtak om utlegging til offentlig ettersyn 16.06.2022. Reguleringsplanarbeidet held fram, prosjektoptimalisering skjer som del av ferdigstilling av planforslag. Venta overlevering av endeleg planframlegg til sluttbehandling i Bergen kommune i 2025.</p>
Status grunnerverv	Ikke avklart

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

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping Ikke relevant.

Status plan og gjennomføring Planen ble formelt starta november 2018. Planutkast er oversendt Bergen kommune 26.10.2021. Bergen kommune fatta vedtak om utlegging til offentlig ettersyn 16.06.2022. Det er håp om vedtatt plan årsskiftet 2023/2024.



Gjennomføringsplan

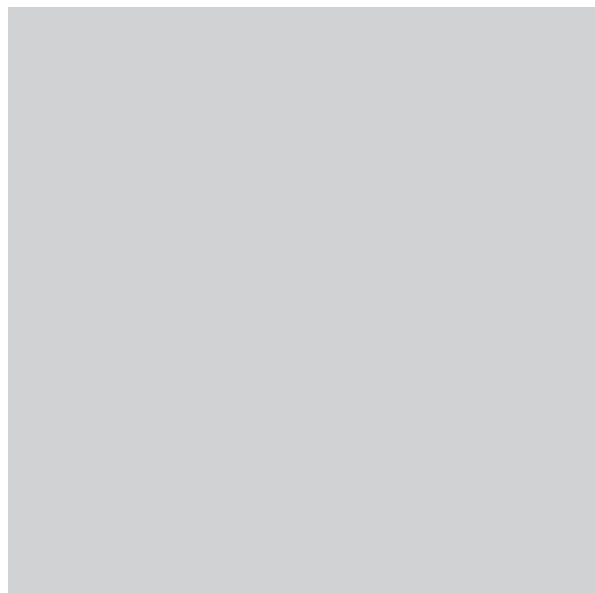
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tentativt: Ved prioritering a handlingsprogrammet vert det estimert oppstart prosjektering frå 2026. utlysing i løpet av 2027

Fv5354 Garnesvegen Bommane - Rasmusvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket fører til betre trafikktryggleik, lågare fart, og legg til rette for overføring av reiser med bil til miljøvennlege transportformer. Sykkelpotensialet på strekninga 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 Storanaset. Prosjektet forbedrar dagens situasjon for mjuke trafikantar.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket betrar framkomsten for kollektivtrafikk ved å utbetre vegen og haldeplassane, i tillegg til at det vert gode tilkomsttar 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 2025-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- ne» – kryss Øvre Seimsmark, er rekna til P50 kostnad 400,57 mill. 2017 kr. Kostnader i redusert prosjekt blir vurdert av fylkeskommunen. Det er derfor ikkje lagt inn tall ved denne rulleringa av handlingsprogrammet. Enkelte tiltak, som tilkomst til Storanaset dersom denne framleis skal vere ein del av prosjektet, bør finansierast / delfinansierast gjennom utbyggingsavtalar.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Ikkje vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Nei

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping

Gjennomgang av planforslag/ forprosjekt var ferdig i 2022 og avdekka behov for at det vert meldt oppstart av reguleringsplan på nytt. Planinitiativ og stadanalyse for ny reguleringsplan vert utarbeidd i 2023. Opphavelag plan er formelt avslutta. Det pågår vurderingar og dialog knytt til vidare handtering for å betre framkome for mjuke trafikantar. Det er lite trolig at planforslag vil ligge føre i kommande periode.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Ikkje relevant pt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Ikkje relevant pt.

Status plan og gjennomføring

Gjennomgang av planforslag/forprosjekt er ferdig i 2022 og har avdekka behov for at det vert meldt oppstart av reguleringsplan på nytt. Det er venta oppstart med planinitiativ og stadanalyse i 2023.



Gjennomføringsplan

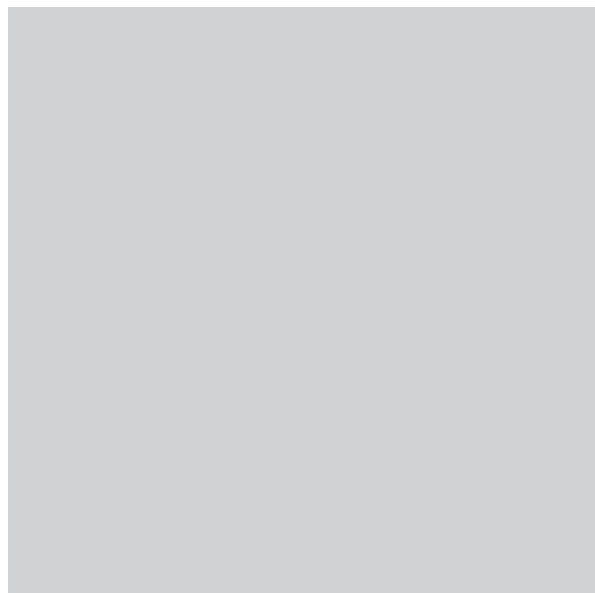
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er lite trolig at planforslag vil ligge føre i kommande periode. Tiltaket må vurderast på nytt ved kommande rulleringar av handlingsprogrammet.

Årstad, Storetveitvegen (Hagerups vei–Fantoft), sykkelanlegg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Målet med prosjektet er å etablere eit attraktivt tilbod til mjuke trafikantar, slik at flest mogleg kan velje å gå og sykle. 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 etablert lysregulert kryssing av Storetveitvegen 200 m sør for Fantoftkrysset. Sideforskyving av rundkøyring ved Hagerups vei. Prosjektet er komplekst. Planforslag har vore til 1. gongs handsaming, og reduksjon av fartsgrense og vegbreidde blir no vurdert som ein del av planarbeidet. Fartsgrensa blir truleg redusert til 50 km/t.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Gåande og syklande får separate anlegg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Ja, separat nett for gåande og syklande blir utbedra og gir betre heilheit i det konkrete området, men ein er avhengig av å få bygd ut strekinga ned til Minde Allé for å få god måloppnåing av tiltaket.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Strekninga har dårleg tilbod i dag, med smal felles gang- og sykkelveg. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper sykklistar som er trygghetssøkande.

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/satsningsområde

Komplementere kollektivtransport, bedre folkehelsa og auka trafikktryggleik.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 362800
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		7 000	30 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar			5 000	59 600	49 600	156 900
MVA	Fylkeskommunale midlar			1 050	10 400	10 400	32 850

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnadene for gjennomføring av tiltaket er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan for storetveitvegen -minde Alle' fra oktober 2023. Disse kostnadene er høge, men er det beste estimatet vi har pt. Kostnadene for strekinga er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
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?	2025/2026
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	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. Venta overlevering av endeleg framlegg til reguleringsplan første halvdel 2025. Det er håp om vedtak på reguleringsplan for den nordlege delen frå Fantoft skule i sør mot Hagerupsveg i nord i 2025/2026.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping

Status plan og gjennomføring

Planforslag er oversendt kommunen i 2019 og var på høyring i 2021. Handsaming av merknader har pågått i 2022. Planforslag må justerast før endeleg slutthandsaming.



Gjennomføringsplan

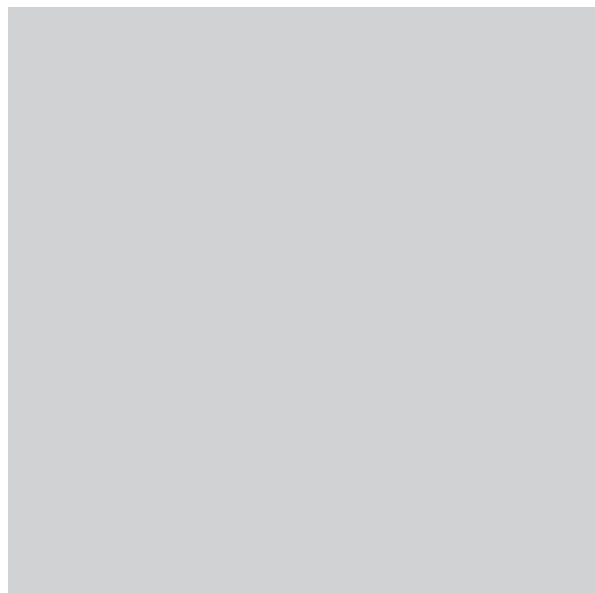
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tentativ framdrift: Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart det ligg føre vedtak på reguleringsplanen. Estimert prosjektering og grunnverv fra 2026, utlysning truleg hausten 2027.

Nattlandsveien, Wiers-jenssens vei -Hagerupsvei

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekninga inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune og er ei viktig lenke i vegnettet både for syklende, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt. Strekninga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Bussane på strekninga blir forseinka av kø, særleg inn mot lyskrysset ved Hagerups vei. Kollektivhaldeplassane på strekninga ligg tett, og fleire har behov for utbetring og eventuell ny lokalisering. Det er naudsynt å få utbetra strekninga for å nå målsetjingar om auka tal gåande, syklende 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 syklende er det viktig å få planlagt heile strekninga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår. Prosjektet inkluderer også sykkelfelt langs Hagerups vei frå Nattlandsveien til Birkeveien.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Gåande og syklende vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg, og mindre konflikt med andre trafikantar. Dette gjer anlegget meir effektivt. Tiltaket vil gi bedre framkommelighet og innkorta køyretid for kollektivtrafikken på strekninga.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Same grunn som over.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til 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 sykkelnett og ligg i utbyggingsfase 1. Prosjektet er i tråd med gjeldande strategi for kollektiv.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 215300
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar			3 000	15 000		
Bygging	Statlege post 30-midlar				4 100	49 600	109 400
MVA	Fylkeskommunale midlar				900	10 400	22 900

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Midlene over er antatte gjennomføringskostnader og tentativ periodisering av disse. Kostnadene for gjennomføring av tiltaket er basert på anslag som er utarbeidd i samband med reguleringsplan for Storetveitvegen -Minde Alle' fra oktober 2023. Disse kostnadene er høge, men er det beste estimatet vi har pt. Kostnadene for strekninga er grovt vurdert ut frå dette anslaget. Fylkeskommunen vil gjennomføre oppdatert anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før realisering av tiltaket. Kostnadsestimater er usikre til denne vurderingen foreligger. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringer av handlingsprogrammet.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Ikke vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2026/2027
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	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 2025. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	Ikke relevant.

Status plan og gjennomføring

Forprosjekt vart gjennomført i 2021 som grunnlag for vidare regulering. Arbeid med enkel stadanalyse og planinitiativ pågår. Det vert estimert formell oppstart av plan ved årsskiftet/ tidleg vinter 2023. Det er tidligst håp om vedtak på plan i 2025.



Gjennomføringsplan

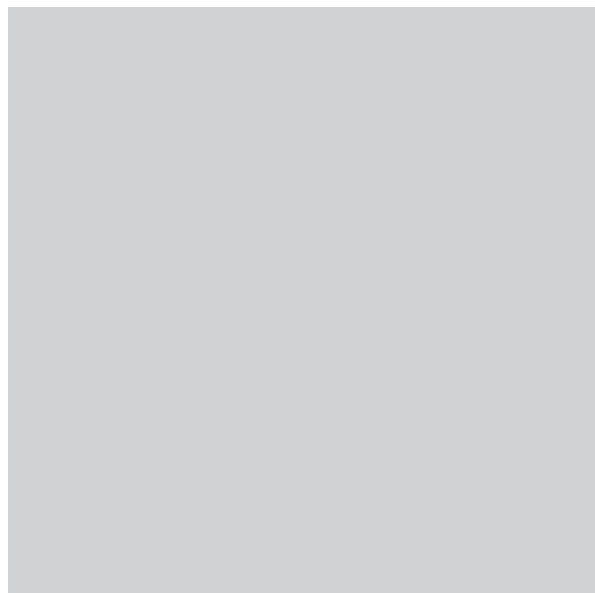
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: . Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027. Prosjektering tidligst fra hausten 2027. Tidligst oppstart bygging fra 2028. Vifk vil starte prosjektering så snart reguleringsplan er vedteke.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 6, Bradbenken – Glass Knag

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går 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 strekninga mellom Bradbenken og kryss med Sandviksvegen blir etablert sykkelveg. Prosjektet skal bidra til auka trafikktryggleik for alle trafikantgrupper på strekninga 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Det blir samanhengande sykkelveg frå Bradbenken til Glass Knag. I dag er det sykkelfelt på delar av strekninga. 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.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det blir lagt til rette med sykkelveg som er skild frå trafikken, noko som medfører at tiltaket vil kjennast tryggare og det vil bli meir attraktivt å sykle på strekninga.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Fysisk skilje mellom køyrande og syklistar, tilrettelagd sykkelkryssing, signalregulering av Gjensidigekrysset.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Ved å 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 syklande 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 syklande og auka trafikktryggleik og tryggleikskjensle.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er forankra i det overordnande 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/satsningsområde

Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbod for syklande, 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 2025-kr (tal i heile 1000) 224 567

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	174 657	40 000	9 900			
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 par-sellen 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing Ikkje aktuelt

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing Nødvendige grunnavtaler er på plass.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjujing Entreprisen ble lyst ut juni 2023. Prekvalifisering, evaluering av tilbud og forhandlinger høsten 2023.

Status plan og gjennomføring Reguleringsplan vedtatt for deler av strekningen, resten av tiltaket er byggesøkt uten formell reguleringsplan.



Gjennomføringsplan

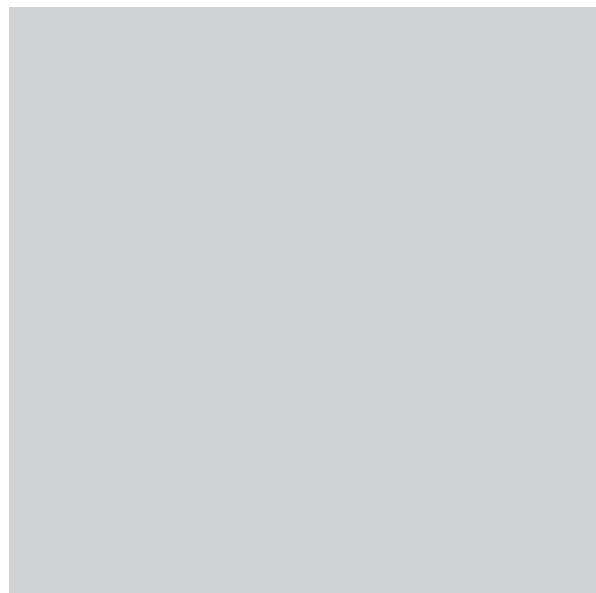
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2021	4. kvartal 2022	2. kvartal 2024	2. kvartal 2026	2. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjujing

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

Nonneseter

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Utviding av torgareal og haldeplassareal på Nonneseter for å forbetre framkomst for miljøvennleg transport. Prosjektet omfattar riving av Sølvvarefabrikken og tilhørande leilighetsbygg og opparbeiding av området til torg, kollektivhaldeplass, og areal til gåing og sykling ved bruk av "shared space". Endeleg opparbeida løysing er avhengig av godkjenning av Riksantikvaren.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	7 000	33 000	10 000			
MVA							

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Kostnader er basert på erfaringstall og dialog med premiss-givande interessentar, ma. antikvariske myndigheiter. Ennå er det vanskeleg å forutsi om kalkulerte opparbeidingstiltak, inkludert i kostnadane, er kvalitativt tilstrekkelege for naudsynte godkjenningar frå feks. Riksantikvaren. Dette vert avklart gjennom prosjekteringen i dialog med antikvariske myndigheiter og relevante parter, herunder Fortidsminneforeningen. Av omsyn til pågåande prosess med kulturmyndigheiter mfl. er det viktig med snarleg realisering uavhengig av periodisering.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Føreset at prosjektet kan byggast etter gjeldande plan.Reguleringsplan frå 2003. Sølvsfabrikken er regulert reve, og området regulert til torg. Det er føringar for kulturminne og sikringssone rundt kulturminna.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Avklarast mellom eigarar som resultat av godkjend løysing.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	Det er utarbeidd oversikt over krav, naudsynte godkjenningar og involvering før og under riving av Sølvsfabrikken og ved opparbeiding av nytt tilgjengeleg areal.
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

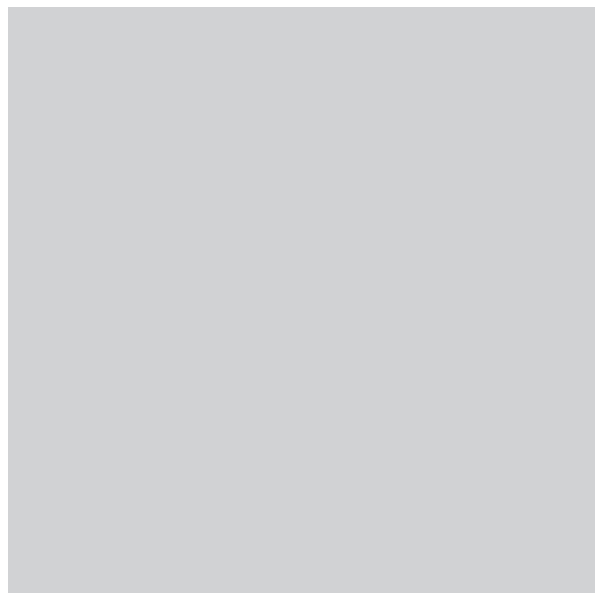
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Forberedende arbeid og prosjektering er starta opp med konsulent og det er rigga prosess og involvering med vernemyndigheiter og sentrale verksemder/aktørar. Basert på vurderingar i innleiande fase og dialog med sentrale aktørar så langt, har fylkeskommunen skissert ein tidsplan for vidare prosess og realisering. Av omsyn til Bybane i trafikk er det naudsynt at fysiske arbeider vert utført i eit ”sommarvindu” tidlegast sommaren 2026. Det er framleis ei viss risiko knytt til prosjektet. Det er behov for avklaringar gjennom vidare prosess, men dette vert vurdert handterbart.

Årstad, Storetveitvegen (Storetveit skole-Paradis), sykkelanlegg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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. Strekinga har i dag mangelfullt tilbod. Strekinga 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Dette gjer anlegget meir effektivt for mjuke trafikantar.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Same grunn som over.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Betre og ryddigare situasjon for mjuke trafikantar. Mogleg redusert fart på harde trafikantar.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket er forankra i sykkelstrategien utbyggingsfase 2.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping

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 utdjuping	ikkje relevant pt.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	Ikkje relevant pt.
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

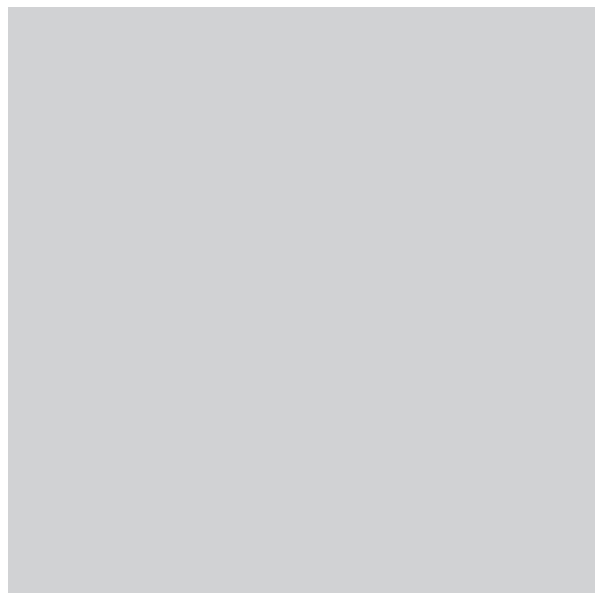
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Johan Berentsens vei - etablering av fortau

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet 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 trafiksikkerheten 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 Trafiksikkerhet 2014 – 2017, vedtatt av Bergen bystyre 17.09.2014 i sak 203-14. Strekningen er ferdig regulert og grunnvervet er gjennomført. Prosjektet er ett samarbeidsprosjekt med Bergen vann og kabelaktører i området.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2025-kr 62700
(tal i heile 1000)

	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		17 500	17 500	8 800		
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	2 090	4 375	4 375	2 200		

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det planlegges å gjennomføres en ekstern usikkerhetsanalyse på ferdig utarbeidet byggeplan for å kvalitetssikre tidlige byggherreoverslag i løpet av første halvår 2025. Kostnader til regulering, grunnnerv og prosjektering har til nå påløpt til ca 10,0 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 samheng med andre prosjekt/tiltak?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing Grunnervervet ble avsluttet i oktober 2023.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjujing Prosjekteringen pågår. På grunn av overskridelse av opprinnelig prosjekterings kontrakt måtte Bergen kommune høsten 2024 lyse ut oppdraget på nytt. Det har gitt noe utsettelse av byggestart. Utlysning av entreprise planlegges gjennomført mot slutten av 2025 med oppstart Q1 2026.

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

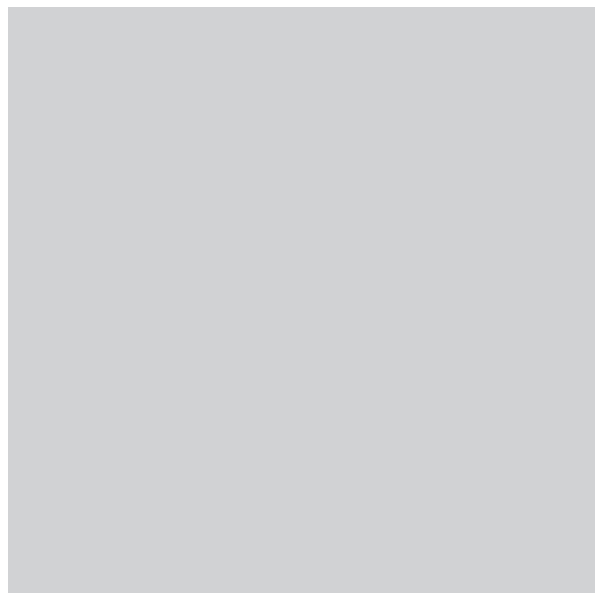
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2016	1. kvartal 2019	1. kvartal 2021	4. kvartal 2025	2. kvartal 2026	4. kvartal 2027	

Gjennomføringsplan utdjujing

Det planlegges detaljerte grunnundersøkelser vinter 2024 og eksternt kostnadsanslag høst 2025. Prosjekterings materiale inkl byggeplan planlegges ferdig i sent høst 2025.

KV5294 Reianevegen gang- og sykkelbro over Storelva

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar 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 (1 min) er 9 minutters omvei rundt Reiane v/ Arna stasjon. Denne veien er hverken tilrettelagt for gående eller syklende, og medfører passering over større parkeringsplass.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller 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.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Områdeplan legger opp til GS-veg i Lakslia sør for eksisterende kjørebros. Ved rundkjøring på vest-siden av Storelva er det i dag etablert GS-veg. Etablering av bro kombinert med GS-veg i Lakslia vil gi sammenhengende nett for gående og syklende øst og vest for Storelva.

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

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 30000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar					30 000	
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet					7 500	

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2026
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	1. halvår
Planstatus utdjuiping	Pågående områderegulering. Det forutsettes at denne er detaljert nok til at prosjektet kan gå videre til byggesak uten behov for detaljregulering.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdjuiping	Offentlig eiendom på begge sider av broen.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuiping	
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

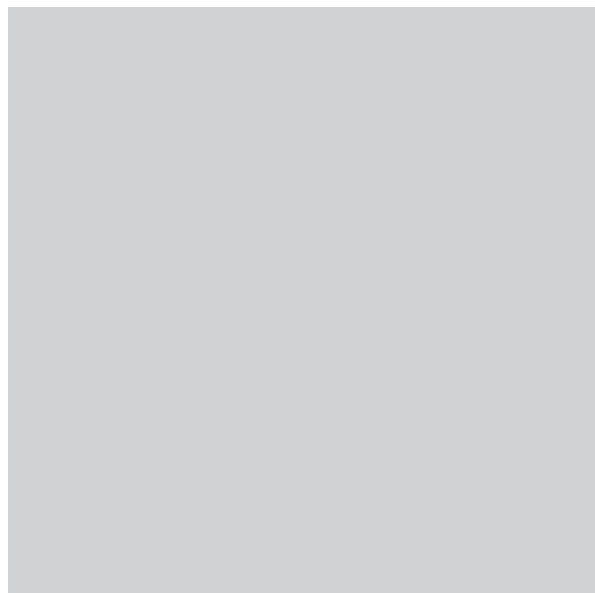
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	4. kvartal 2024			1. kvartal 2026	4. kvartal 2028	1. kvartal 2029	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdjuiping

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

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3A, Nesttun-Hop

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konfliktar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram. Prosjektet skal fjerne bilkøyring langs traseen noko som mogleggjer høgare fart for syklande.
---	----	---

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og gir med dette betre framkomme. Prosjektet skal fjerne bilkøyning 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.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikhtar mellom brukargrupper og betre trafikktryggleik. Alle kopilingar frå sidevegar og koplingspunkt vert utbetra og siktlinjer ivaretekne. Bilkøyning 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.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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.
Bidrar prosjektet til 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 syklande.

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 Miljøløftets hovudmål om at all auke av trafikken skal gjerast gjennom gonge, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbyggjer 0-visjonen 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/satsningsområde

Tiltaket legg til rette for etablering av eit attraktivt og trafikksikkert tilbud 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 2025-kr
(tal i heile 1000)** 217207

	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	70 000	71 066
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Må gjennomførast nytt anslag når planforslaget er justert etter høyring

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

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 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?

2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

2. halvår

Planstatus utdyping

Planforslag var på høring høsten 2022

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Avventer reguleringsplan

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedende arbeid utdyping

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

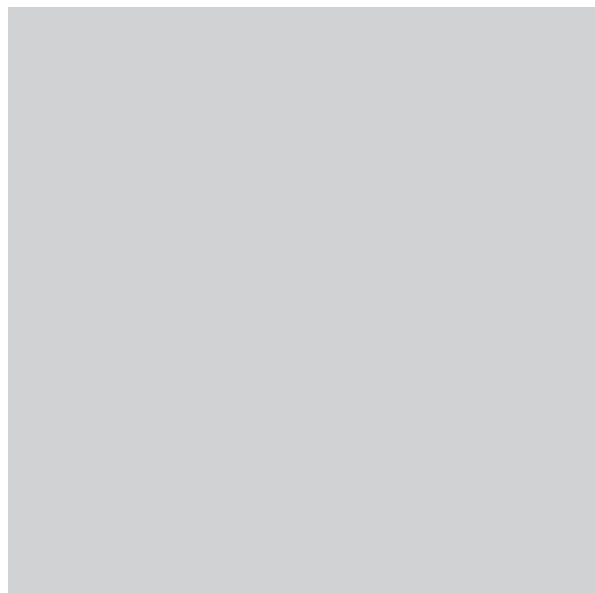
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2014	4. kvartal 2025	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdyping

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

Oppfølging av handlingsplan for sykkelsatsing i Bergen kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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 syklistere skal gå ned og ulykkesrisikoen for syklistere skal synke. I perioden 2026-2029 antas det å tilrettelegge ca 5 km for sykkel per år frem mot 2030.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende etter offentlig utbyggingsfase 1.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Prosjekter i porteføljen skal prioritere gående og syklende.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Målet med utbygging i henhold til Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 er å etablere et helhetlig nett for syklende.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Prosjektet skal sikre at utbygging av sykkelnettet ikke medfører flere skader i trafikken.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Det enkelte tiltaket i porteføljen skal sikre at det skal bli enklere å velge og sykle i Bergen.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	

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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 405500

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	90 500	45 000	45 000	45 000	45 000	135 000
Bygging							
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet	22 625	11 250	11 250	11 250	11 250	33 750

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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping

Status grunnnerverv

Status grunnnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

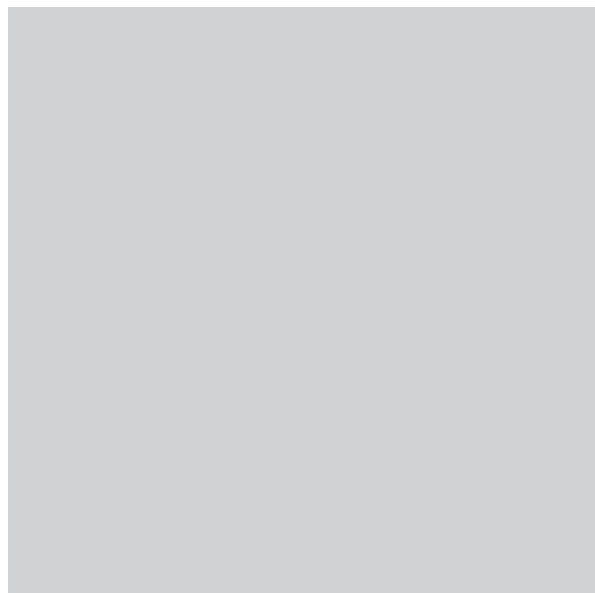
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2020								4. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdjuping

Hvert enkelt tiltak under dette prosjektet har egen fremdrift.

Sykelstamveg Bergen, delstrekning 3B, Hop-Fjøsanger

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

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 kulturmiljøverdiar. 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Betre siktforhold bidreg til mindre konflikstar mellom brukargrupper og gir ei moglegheit for å komme seg raskare fram.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikstar mellom brukargrupper og gir med dette noko betre framkomme.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Med omfang redusert til trafikkiseringstiltak blir det oppnådd ei avgrensa heilskapsforbetring.
Bidrar prosjektet til 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 trafikkisikre koplingar til sidevegar.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde

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 2025-kr
(tal i heile 1000)** 19780

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		2 000	17 780			
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 samanheng med andre prosjekt/tiltak? Fullverdig løysing mellom Hop og Fjøsanger sest i samanheng 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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.

Status plan og gjennomføring Planforslag på høring høsten 2022.



Gjennomføringsplan

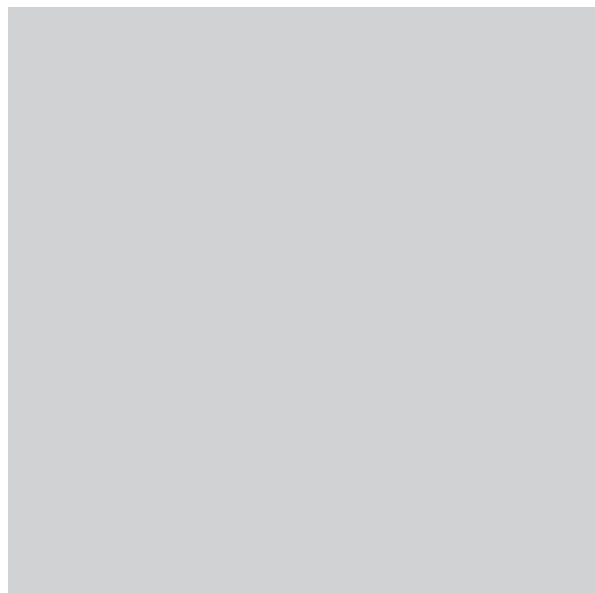
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2027	4. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdyping

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

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 syklende 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/satsningsområde

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 2025-kr 219000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar				5 000	30 000	184 000
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 når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Kostnadsreducerende 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 rullinger 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?	2028
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	1. halvår
Planstatus utdyping	Planinitiativ inkl. enkel stadanalyse vart oversendt kommunen 13.12.2022. Tiltaket har fått ny planleggingsleiar og kommunal sakshandsamar hausten 2023. Formelt planarbeid er i gang og vil halde fram i 2025.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdyping	Ikke relevant pt.

Status plan og gjennomføring

Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse er venta oversendt Bergen kommune årsskiftet 2022/2023. Det vert estimert formell oppstart av plan vinter/vår 2023. Det er håp om vedtak av plan tidligst i 2025.



Gjennomføringsplan

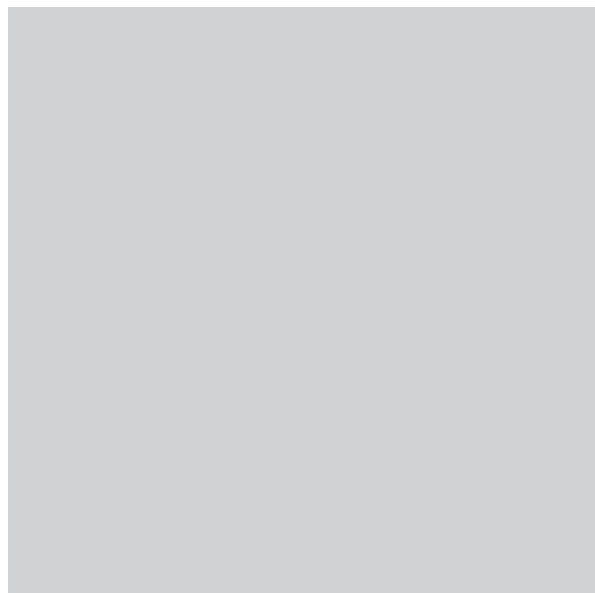
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Kjøkkelvikveien samanhengande gang og sykkeltilbod

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Hovudmålet er å sikre trygg skuleveg og trygge tilhøve kring skuleområdet (løysingar for kryssing av fylkesveg mm.), ved å etablere samanhengande og eintydig tilbod til mjuke trafikantar langs 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 Kjøkkelvikvegen. Det blir planlagt løysingar med ei blanding av gang- og sykkelveg og fortau. Ved skuleområdet vert det planlagt trygge kryssingspunkt. Strekninga er om lag 1,8 km.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Gåande og syklande vil få eit meir samanhengande tilbod slik at det blir mindre behov for kryssing av veg. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Sjå svar over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Betre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet langs Kjøkkelvikveien og mot Askøy.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Utbetra og meir samanhengande tilbod til mjuke trafikantar, og utbetra kryssingspunkt over Kjøkkelvikveien, særleg området rundt skulen.

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

Samfunnsøkonomisk nytte

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

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/satsningsområde

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 trafikktryggleiken for øvrig køyrettrafikk.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 51200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar		2 000	14 000	30 200	5 000	
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. Estimater er svært usikkert, da løysingene og omfanget ikkje er avklart i detalj før reguleringsplan er utarbeidet. Fylkeskommunen vil gjennomføre anslag på reguleringsplan når den eventuelt foreligger og byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før en eventuell prioritering og realisering av tiltaket. Merk: I forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffingar (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringar, der oppdragsgjevar ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne virke på kostnader i prosjekta, men dette er det for tidleg å sei noko om og vil måtte vurderast i kommande rulleringar av handlingsprogrammet.

Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Permanent vanntilførsel fra Bergen til Askøy vurderast etablert på samme strekning dei nærmeste åra og det er mye å hente på å koordinere/ sammenfalle desse prosjekta i tid. Det er ikkje teke endeleg stilling til vannforsyning til Askøy og tiltaket i Kjøkkelvikvegen vert i første omgang planlagt uten.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2026
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdjujing	Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse har haldt fram til våren 2023. Formelt planarbeid er starta opp. Det er venta at planen vert oversendt for 1. gongs behandling våren 2025. Håp om vedtak av reguleringsplan i 2026.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjujing	Grunnerverv må startes opp når reguleringsplan er gjennomført.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjujing	Ikke relevant.
Status plan og gjennomføring	Utarbeiding av planinitiativ inkl. enkel stadanalyse har pågått fram til hausten 2022. Oversending til kommunen, oppstartsmøte og formell oppstart av planarbeid er venta i 2022. Håp om vedtak på plan i 2025.



Gjennomføringsplan

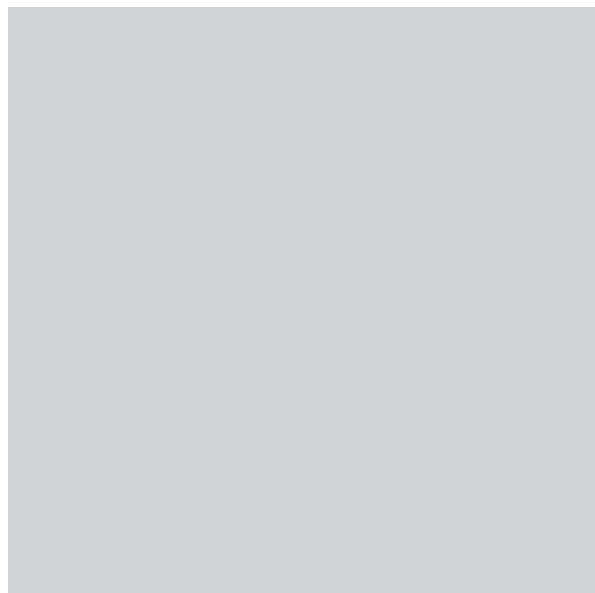
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjujing

Tentativ framdrift: Det vert lagt opp til oppstart av prosjektering så snart reguleringsplanen er vedtatt. Vedtak på plan i 2026, oppstart prosjektering 2026. Utlysning og oppstart i 2027/2028.

Storetveitvegen, Hagerups vei–Minde Alle

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende, og vil gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud på en svært viktig og sentrumsnær strekning, der tilbodet er svært mangelfullt i dag.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Same grunn som over.

Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil sikre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet mellom øst og vestsiden av Bergensdalen, og bidra til et godt tilbud fra tunge befolkningskonsentrasjoner på Landås mot Mindemyren og Bergen sentrum. De som kommer sørfra, for eksempel fra Fantoft-, Storetveit og Paradis-området vil også nyte godt av tilbudet. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil øke konkurransekrafta mot bil, særlig på grunn av tiltakets nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklande er separert.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling/styrking av Wergeland som bydelssenter og bybanestopp. Strekningen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA. Tiltaket har sykkelpotensiale på 1000-1400 syklande pr døgn.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Strekninga har dårleg tilbod i dag. Utbygging til sykkelveg med fortau legg til rette for at fleire, i alle aldersgrupper kan velje å reise på sykkel og til fots framfor med bil. Løysinga legg godt til rette for å tiltrekke seg nye grupper syklistar som er trygghetssøkande.

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 sykklende. 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 påstrekninga(1000-1400 syklande pr døgn). Tiltaket er også innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

**Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)** 207700

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	4 000	6 000				
Bygging	Statlege post 30-midlar		33 000	20 700	49 600	51 800	8 300
MVA	Fylkeskommunale midlar		7 000	4 300	10 400	10 900	1 700

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. 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 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?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

2024/2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping

Planforslag vart oversendt kommunen januar 2021. Vedtak om utlegg til offentlig ettersynjuni 2022. Offentleg ettersyn 28.8-11.10.2022. Planen er overlevert Bergen kommune for slutthandsaming. Planen er handsama i byrådet med positiv innstilling om vedtak i bystyret, men det pågår prosesser i den politiske behandlingen for å redusere omfanget av tiltaket og kostnader.

Status grunnerverv

Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuping

Ikke starta

Forberedande arbeid

Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjuping

Prosjektering, utarbeiding av konkurransegrunnlag og grunnerverv kan først skje etter planvedtak.

Status plan og gjennomføring

Planforslag oversendt til 1. gangs behandling januar 2021. Etter kommunalt vedtak i juni 2022 var planforslag lagt ut til offentlig høring i perioden 28.08 -11.10.2022. Det er venta sluttbehandling av plan i 2023/2024.

**Gjennomføringsplan**

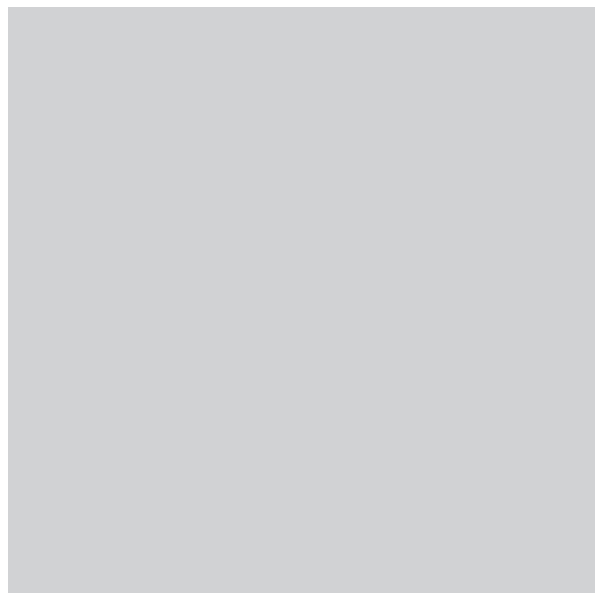
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Apeltunvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektet legg til rette for at fleire vil gå langs og på tvers av strekninga i og med at det vert auka trafikktryggleik og attraktivitet for gåande. Sjølv om det ikkje vert etablert eit eige tilbod for syklistar 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. Strekninga har eit sykkelpotensiale på 160-600 syklande per døgn, der det er høgast nærmare Skjoldskiftet. Tryggare og betre tilhøve for gåande og moglegheit for syklanda å ta seg trygt fram vil bidra til at fleire kan velgje andre transportformer enn å nytte bil og såleis redusere ulempene knytt til bilkøyring.
---	----	--

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

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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 49 200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	27 026	22 174				
MVA							

Kostnadsvurdering Konsulentrapport; Annet

Kostnadsvurdering utdyping Fylkeskommunen vil gjennomføre 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?

Ikke vurdert



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping

Detaljprosjektering estimert ferdig januar 2025.

Status plan og gjennomføring

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



Gjennomføringsplan

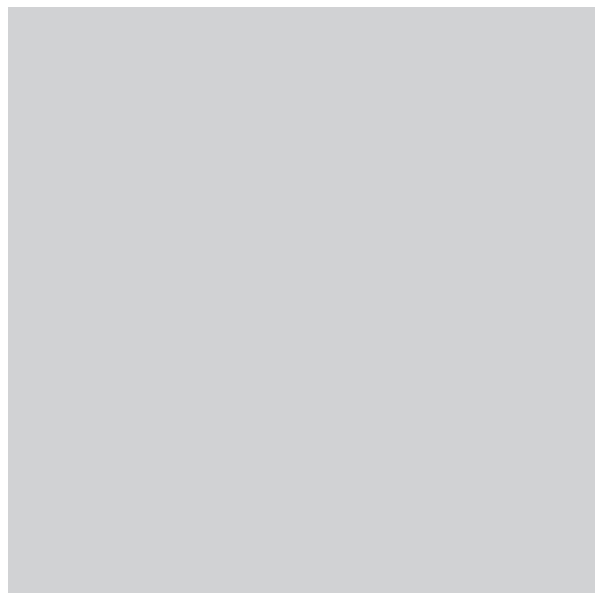
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativ framdrift: Prosjektering i 2023, 2024, ferdigstilles januar 2025. oppstart bygging våren/sommer 2025, ferdigstilling sommer 2026, slutttoppgjør i 2026.

Hagerups vei, Storetveitvegen–Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuuter

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller 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.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltaket gir eit meir oppgradert tilbod som betrer framkomeligheten.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi bedre samanheng i sykkeltilbodet i Hagerups vei, som er ei viktig strekning i Bergensdalen for å kople saman rutene langs Nattlandsveien, Storetveitveien og ruta mot Kronstandtunnelen.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod for syklende, som skal gjere det meir attraktivt å sykle, slik at nye meir trygghets-søkande trafikantar vel sykkel som transportform. På denne måten kan ein få overført reiser frå bil til sykkel.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av busetnaden mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Strekinga har middels høgt potensiale for syklende (300-600 syklende pr døgn), på grunn av tiltaket sin nærleik til funksjonar og bustadar. Langhau-gen vidaregåande skule ligg langs strekinga og strekinga ligg innanfor byfortettingssone i KPA.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

Samfunnsøkonomisk nytte

Tiltaket legg til rette for eit meir attraktivt og trafiksikkert tilbod til syklende og gåande. Dette vil bidra til å overføre reiser frå personbil. Sykkelpotensialet på strekinga ligg mellom 300 og 600 syklende 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 sykkelnett og ligg i utbyggingsfase 1. Området ligg innanfor senterområde og byfortettingssone i KPA

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 64600
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	35 000	25 600	4 000			
MVA							

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Det vart i samband med forrige rullering foretatt byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag. Det er lagt inn noe økt usikkerhet mtp. miljøkrav og grunnverv. Dette indikerte ein kostnad på 60 mill -23 kr.Merk: Forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften) er det gjort endringer, der oppdragsgiver ved utlysninger etter 1.1.2024 skal vekte klima og miljøkrav. Dette vil kunne påvirke kostnader i prosjektene, men dette er det for tidlig å si noe om og vil måtte vurderast i kommende rulleringer av handlingsprogrammet.
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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Tiltaket krev ikkje reguleringsplan, då ombygginga skjer innafor dagens gatetverrsnitt. Det utarbeidast byggeplan som grunnlag for tiltaket.
Status grunnverv	Avklart
Status grunnverv utdyping	Tiltaket ligg innafor dagens trafikkformål, noe grunn overdras fra kommunal eiendom. Grunnverv tilnærmet ferdig per des 2024. Noe parkering vil bli sannert.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår

Forberedende arbeid utdyping

Per nov.2024 står det att nokre avklaringar opp mot «kiss and ride» som skal etableres ved Langhaugen skole (inngår i reg. plan for Langhaugen skole) Det pågår avklaringer/ møte Bergen kommune – Bergen Vann i høve til flaumvegar. Hagerup-svei er en flaumveg og den må takast vere i tiltaket ifbm. etablering av opphøyde gangfelt. Det må søkast til Bergen Vann om tilkobling til kommunal overvannsledning

Status plan og gjennomføring

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



Gjennomføringsplan

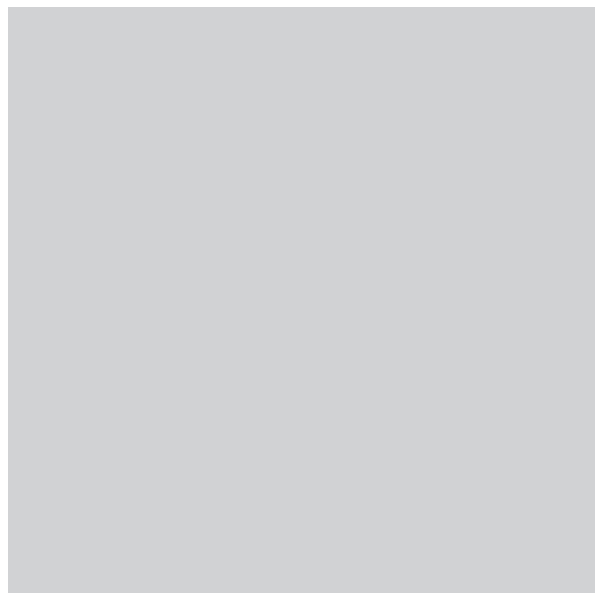
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tentativ gjennomføringsplan: Detaljprosjektering pågår. Utlysning vinter 2025, oppstart i 2025. Sluttopp-gjer i 2027.

Bjørgeveien, Bjørndalsbrotet -Lyderhornsveien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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 svelvikellipse. 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket gir eit oppgradert tilbod til gåande, syklande og kollektivreisande og gjer desse transportformene meir attraktive å velje, og vil bidra til å overføre reiser frå bil.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre samanheng i gang- og sykkeltilbodet i Bjørgeveien ved at strekninga med dårlegast standard vert utbedra. Ein bind då saman Bergen vest bedre med Fyllingsdalen og Bergen sør. Områda ved Bjørndalsstølen får betre tilbod for mjuke trafikantar mot bydelssenter i Loddefjord. Sykkelpotensialet for denne nordre delen av Bjørgevegen er om lag 330 syklande per døgn.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaket gir betre separering mellom gåande og syklande.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

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/satsningsområde

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 2025-kr 130400
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar						8 000
Bygging	Fylkeskommunale midlar						122 400
MVA							

Kostnadsvurdering	Reguleringsplan; Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Det blei i 2023 gjennomført eit anslag for opphavelg 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 syklende 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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Vedtatt plan 25.09.2019. Bergen kommune syner til at endringane i høve opphavelg reguleringsplan er så store at dei vil krevje reguleringsendring med full prosess før ein kan byggje tiltaket.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Omfattande grunnerverv då ein går tett inn på mange bustadar og legg om avkøyrslar.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdyping	
Status plan og gjennomføring	Vedtatt plan 25.09.2019.



Gjennomføringsplan

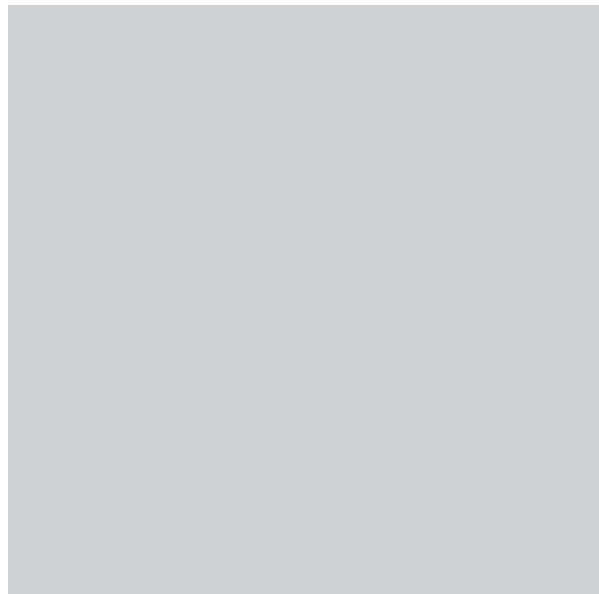
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tentativt: Ved tidspunkt for innlevering av prosjektark er det ikkje sett av midler på det fylkeskommunale planbudsjettet i 2025. Det vil takast ein ny vurdering av framdrift ved neste regulering av hp.

Kollektivprioriterte gater i Åsane sentrale deler

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre framkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt. Trafikkanleggene må dimensjoneres for økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Prosjektet har som mål å gi kollektivtrafikk, syklende og gående bedre framkommelighet. For å oppnå dette må trafikkanlegg utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det bidrar til bedre helhet i transportnettverket samlet sett ved at en prioriterer kollektiv, sykkel og gange.

Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	En vil arbeide for å redusere barrierene for myke trafikanter.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		Hovedformålet med prosjektet er å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Uten målrettede tiltak vil biltrafikken øke, med behov for ytterligere utbygging av veisystem. Foruten økt luft- og lydforurensning, vil det gi flere barrierer og økte ulemper for andre trafikanter. Et sentralt premiss er å sikre god mobilitet samtidig som bymiljøutfordringene reduseres.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Ja - beskrevet over.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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 i 2023. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering i 2024/2025 eller gjennomføring direkte uten uttesting.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdyping Ikke nødvendig.

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdyping Forprosjekt kan starte opp i 2024.

Status plan og gjennomføring Strategisk planprogram for Åsane vil trolig vedtas Q1 2023. Det vil danner basis for videre arbeid.



Gjennomføringsplan

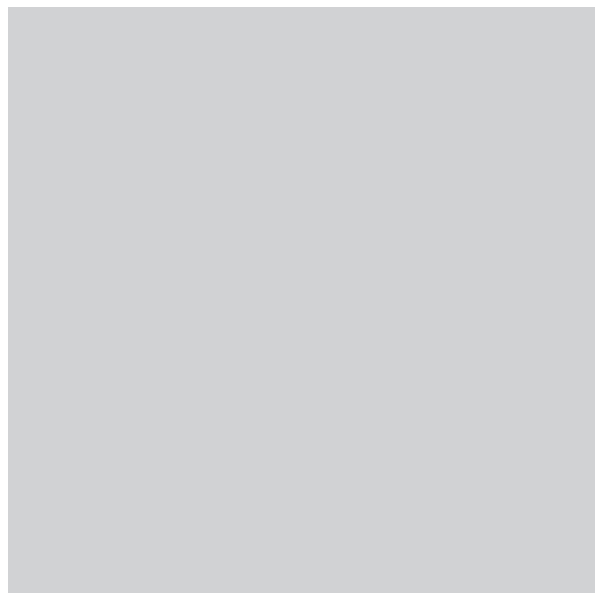
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2023	2. kvartal 2023	2. kvartal 2023	4. kvartal 2023	2. kvartal 2023	4. kvartal 2023	2. kvartal 2024	1. kvartal 2026	2. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdyping

Ambisjonen er å gjennomføre forprosjekt/trafikkplan i 2023. Dette arbeidet vil danne grunnlag enten for uttesting av kollektivprioritering i 2024/2025 eller gjennomføring direkte uten uttesting.

Kronstad - Haukeland vest sykkelkobling

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Formålet er å etablere en viktig kobling mellom Kronstad og Haukeland sykehus i sammenheng med den nye hovedsykkellrutene langs Bybanen. Hensikten er å føre gående og syklende trygt fra Bybanen linje 2 sin holdeplass på Kronstad og opp til Haukeland universitetssykehus via Arnoldus Reimers gate. Bakgrunnen for valg av trase er forventet vekst i antall syklende til/fra Haukeland universitetssykehus, samt trafikkteflinger i nærområdet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Gående og syklende vil føres i rettere linje fra nyetablert gang- og sykkelveg ved St. Halvards vei, inn i kryss St. Olavs vei x Ibsens gate. Det ønskes å utbedre kryss til mer sykkelvennlig løsnings, samt utvide eksisterende rampe i enden av Arnoldus Reimers gate.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det etableres en sykkelkobling mellom Haukeland sykehus vest og sykkelvegen langs Bybane linje 2 ved holdeplass Kronstad.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Kryssløsning for gående og syklende i St. Olavs vei x Ibsens gate vil utredes.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Ja, det antas at en tryggere kryssløsning i Ibsens gate x St. Olavs veg og bredere tverrsnitt opp rampe i Arnoldus Reimers gate vil medføre flere gående og syklende. Vil gi en god kobling fra sykkelvegen langs bybanens linje 2 og Haukeland sykehus.

Samfunnsøkonomisk nytte

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

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-kr 7420
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Post 66 belønningsmidlar til kommunane		1843				
Bygging							
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

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

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Nei

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing	Overordnet forprosjekt for sykkelveger til Haukeland universitetssykehus er gjennomført, men det vil startes opp et forprosjekt for å vurdere tiltak i kryss St. Olavs vei x Ibsens gate. Det er usikkert om det er behov for reguleringsplan.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjujing	For tidlig i planprosess til å vurderes.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjujing	Nytt forprosjekt skal startes opp, og dermed er det høy grad av usikkerhet og risiko.
Status plan og gjennomføring	Overordnet forprosjekt for sykkelveger til Haukeland universitetssykehus er gjennomført, men det vil startes opp et forprosjekt for å vurdere tiltak i kryss St. Olavs vei x Ibsens gate. Forprosjektet vil da inkludere utvidelse av rampe i Arnoldus Reimers gate. Forventet oppstart av reguleringsplan 2023.



Gjennomføringsplan

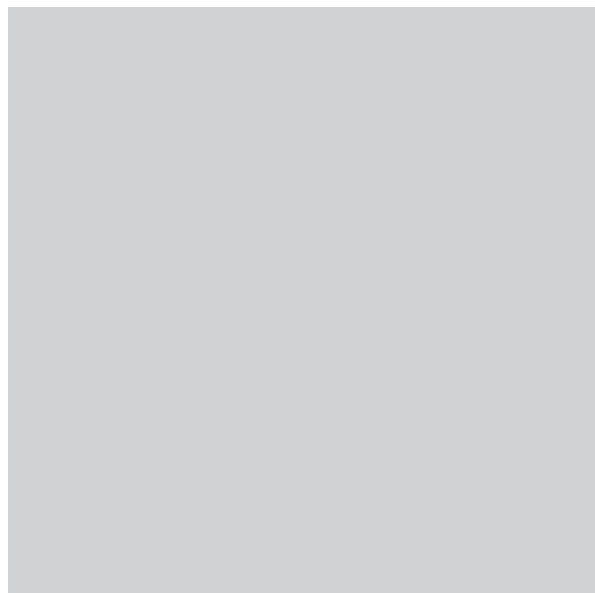
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2024	3. kvartal 2023			3. kvartal 2023	4. kvartal 2026			

Gjennomføringsplan utdjujing

Arbeidet er ikke rammet inn og usikkerheten her er stor.

Kv3373 Bjørndalsbakken bru

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

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/satsningsområde

Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-kr 45230
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar				15 000	15 000	
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet				3 750	3 750	

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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping	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.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjuping	Forprosjekt forventes gjennomført innen 2024.
Status plan og gjennomføring	Forprosjekt startes opp i 2. halvår 2023.



Gjennomføringsplan

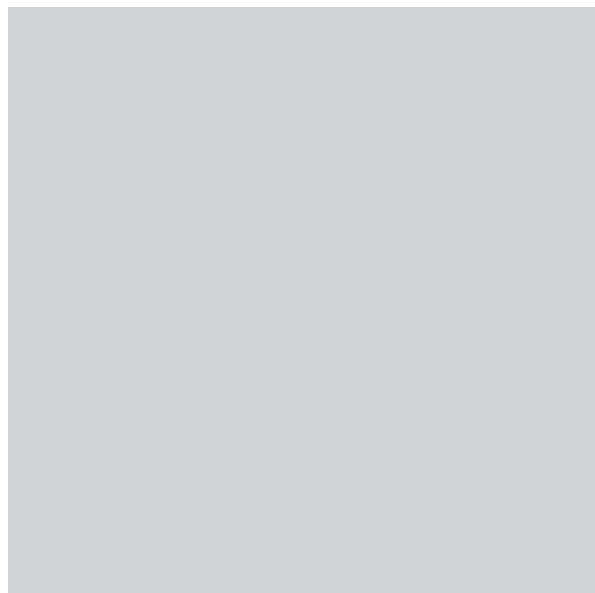
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
3. kvartal 2023	4. kvartal 2023			1. kvartal 2024	4. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Parsellen går 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 lagd vidare aust for Fjøsangerveien fram til Edvard Griegs veg. Her blir E39 kryssa og blir knytt på vestsida til 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. Gangtilbudet på strekninga langs E39 blir vidareført langs vestsida av Fjøsangerveien. Ved å flytte fleire syklistar over på austsida av Fjøsangerveien blir også betra framkomma og trafikktryggleiken på vestsida der den offentlege gangdelen av tiltaket vil liggje. Prosjektet vurderer også utbetring av dagens haldeplassar for kollektiv. 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. Formålet med prosjektet er å oppnå auka sykkelandel, auka gangandel, bidra til å nå nullvekstmålet og auka trafikktryggleik. 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 syklende på denne strekninga.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Ja, for gåande og syklande. 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 syklande og gåande samanlikna med i dag.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	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 syklande 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.
Bidrar prosjektet til 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 syklande 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.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separate areal, trygge kryssingspunkt og betre siktforhold bidreg til mindre 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 syklande blir redusert ved å leggje til rette for separate areal.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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.

Bidrar prosjektet til 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 samanhengen i transport-systemet. 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 konflikter 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 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/satsningsområde

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 2025-kr 122481
(tal i heile 1000)

	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	43 412	
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?	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. 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?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2. halvår
Planstatus utdyping	Reguleringsplan pågår.
Status grunnverv	Ikke avklart
Status grunnverv utdyping	Avventer reguleringsplan.
Forberedande arbeid	Ikkje aktuelt
Forberedande arbeid utdyping	Avventer reguleringsplan.
Status plan og gjennomføring	Reguleringsplan pågår.



Gjennomføringsplan

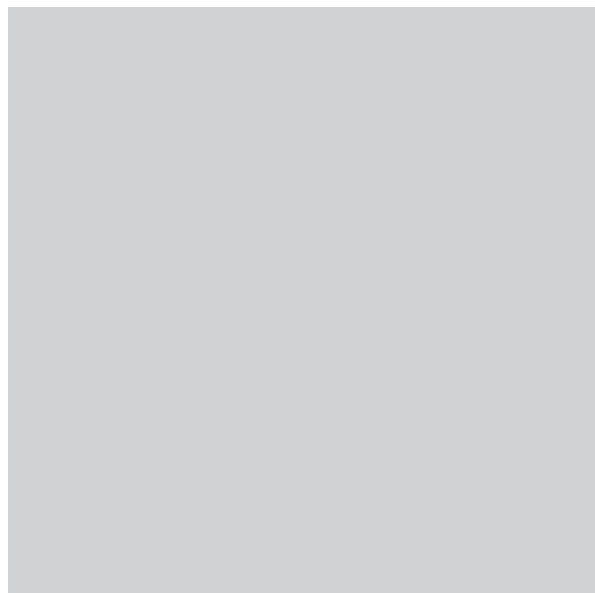
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	4. kvartal 2018	1. kvartal 2021	4. kvartal 2025	1. kvartal 2027	2. kvartal 2028	3. kvartal 2028	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

Gjennomføringsplan utdyping

Usikkert når ein har ein vedteken plan, her er lagt til grunn vedtak i 2025. 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 4, Fjøsanger - Kristianborg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen



Prosjektomtale og føremål:

Delstrekninga bind saman gang- og sykkeltilbod frå Fana og Ytrebygda med sykkeltilbodet frå sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg. Tiltaket består i etablering av ny sykkelstamveg med ei lengd på ca. 1,7 km frå Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp. Tilkopling mot Straumevegen i Fjøsangerkrysset skal i utgangspunktet inngå i prosjektet. Tiltak på vestsida som krev regulering blir planlagd av Vestland fylkeskommune og vil inngå i ein felles reguleringsplan. 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 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 ein fullverdig sykkelstamveg. Formålet for 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

Nullvekstmålet

Bidrar 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 konflikhtar mellom brukargrupper og moglegheit for å komme seg raskare fram.
---	----	---

<p>Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklande?</p>	Ja	<p>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 og betre siktforhold bidreg til mindre konflikstar 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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?</p>	Ja	<p>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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?</p>	Ja	<p>Separate areal og betre siktforhold bidreg til mindre konflikstar 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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbileiser gjennom effektiv arealutnytting?</p>	Ja	<p>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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til færre personbileiser på andre måtar?</p>	Ja	<p>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.</p>

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet er rekna å ha 0,30 i netto nytte per budsjettkrone med oppdaterte kostnader frå 2023. Dersom heile strekninga av sykkelstamvegen 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 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/satsningsområde

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 2025-kr (tal i heile 1000) 259210

	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	75 000	97 327
MVA							

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Det er knytt stor uvisse til kostnadstala i prosjektarket. Kostnadene er baserte på eit grovt overslag på overordna plannivå (+/- 40%). Eit nedskalert og mellombels tiltak mellom Gamlehaugen og nordover forbi Nyhauglia blir no lagt til grunn for planforslaget og byggjekostnadene er reduserte med ca. 150 mill. i forhold til tidlegare kostnadstal i handlingsprogrammet. Det vil bli gjennomført anslag i samband med planarbeidet.

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? 2026

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? 2. halvår

Planstatus utdjujing

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 fylkeskommune blir tenkt teke inn i 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 fullverdig løysing mellom Kristianborgvannet og Kristianborg bybanestopp. Fylkeskommunen planlegg tiltak for utbetring av eksisterande kopling mot Straumeveien. Kan realiserast som eitt prosjekt, men med ulike finansieringsløyningar (post 30 og post 30/66)

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing Ikke aktuelt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing

Planarbeidet har trekt ut i tid i samband med utgreiing og avgjerd av den mellombelse løysinga. Det har komme innspel frå VLFK og Bergen kommune om moglege mellombelse tiltak på vestsida av E39 ved Fjøsangerkrysset. Omfang og handtering av desse er ikkje avklarte.

Status plan og gjennomføring

Planarbeidet har trukket ut i tid i forbindelse med utredning og beslutning av den midlertidige løsningen. Det har kommet innspill fra VLFK og Bergen kommune om mulige midlertidige tiltak på vestsiden av E39 ved Fjøsangerkrysset. Omfang og handtering av disse er ikke avklart.



Gjennomføringsplan

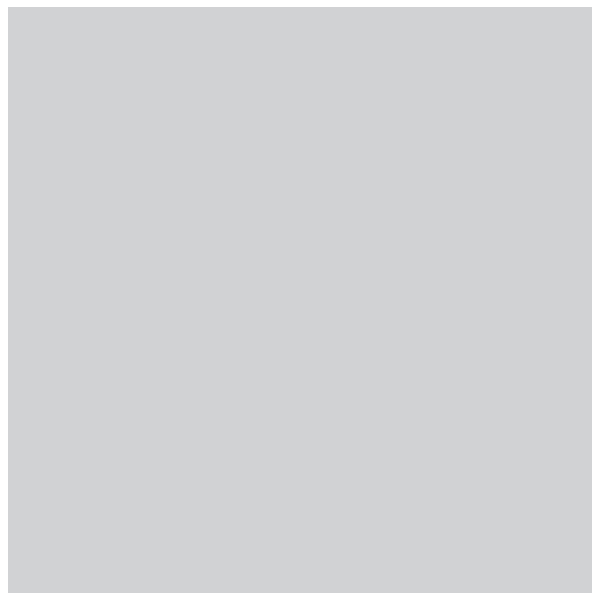
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2014	4. kvartal 2017	1. kvartal 2019	4. kvartal 2026	1. kvartal 2028	2. kvartal 2029	3. kvartal 2029	4. kvartal 2031	4. kvartal 2031

Gjennomføringsplan utdjujing

Usikkert når det vil liggje føre ein vedteken reguleringsplan. Den nordre delen av delstrekning 4 frå sørenden av Kristianborgvannet og fram til Bybanestoppet ved Kristianborg vil vere naturleg å etablere i samband med planlagt 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.

Klostergaten, gateopprusting

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Det blir enklare å ferdast på fortau for gåande, og noko meir tilrettelagt for sykling i blanda trafikk i gata ved at gata blir rusta opp og at det blir rydda i parkeringssituasjonen, slik at fleire vel å gå og sykle i området.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Same svar som over.

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

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/satsningsområde

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 2025-kr (tal i heile 1000) 80700

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	11 035	25 000	28 000	16 695		
MVA							

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Fylkeskommunen foretok eit byggherreoverslag basert på erfaringstall fra Haugeveien ved forrige rullering. Dette landet på 75 mill -23 kr. Det vil bli gjennomført et oppdatert byggherreoverslag på prosjekteringsgrunnlag før utlysning dersom tiltaket blir prioritert. 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. 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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Gjennomføres innenfor dagens vegareal.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikkje kjent at det er naudsynt med grunnerverv. Prosjektet skal halde seg innanfor dagens vegareal.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
Forberedande arbeid utdyping	Prosjektering pågår, behov for byggesaksbehandling. Geotekniske grunnundersøkelser samt miljøprøver er venta utført januar 2025. Det er behov for byggesakområde har høy arkeologisk verdi.
Status plan og gjennomføring	Gjennomføres innenfor dagens vegareal.



Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Detaljprosjektering pågår, Behov for byggesaksbehandling. Tentativ fremdrift: oppstart bygging i 2026. Ferdigstilling og sluttoppgjør i 2028.

Gangveier til kollektivtraseer

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. 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, bydelssentrene og viktige kollektiv traseer. Prioriteringsrådet behandlet sak 77/24 - Bruk av potten «Gangveier til kollektivtraseer» 25.10.24



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Handlingsplan for gange i Bergen kommune er utarbeidet på grunnlag av Plan og bygningsetaten sine konkrete vurderinger av kvaliteten i gangvegnettet i 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. Neste handlingsplan vil ta for seg de 3-4 bydelene som Plan - og bygningsetaten har kartlagt i 2023 og 2024.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	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.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Gange sammen med en kollektivreise gis konkurransefortrinn. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot enten fordi det åpnes nye forbindelser eller at eksisterende gange traséer 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/satsningsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2025-kr 11100
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	
Bygging	Fylkeskommunale midlar	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	
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 samanheng med andre prosjekt/tiltak?	Tiltakene gjennomføres av Bymiljøetaten sin Gjennomføringsavdeling. Der er det samlet ressurser som arbeider med tilgrensende prosjekter, 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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I en del tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav i byggesaken.
Status grunnerverv	Arbeid pågår; Avklart
Status grunnerverv utdyping	Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnerverv. Noen tiltak ligger og på kommunal grunn.
Forberedende arbeid	Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent
Forberedende arbeid utdyping	I 2025 vil det bli gjennomført tiltak i hovedsak i Fyllingsdalen og i Åsane.
Status plan og gjennomføring	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I en del tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav i byggesaken.



Gjennomføringsplan

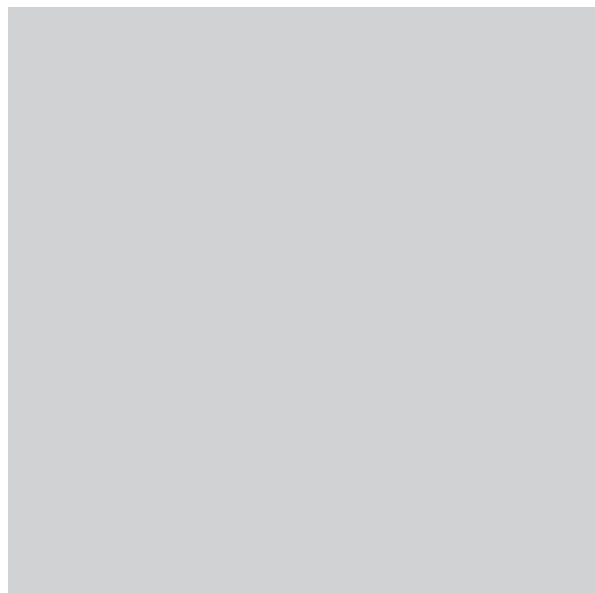
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

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

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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

Nullvekstmålet

<p>Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gående og/ eller syklande?</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til bedre framkome for kollektiv, gående og/ eller syklande?</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p>
<p>Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?</p>	<p>Ja</p>	<p>Strekningen er manglende, og er definert som off. utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030.</p>

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

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. Etersom 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 nettonytte 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. Strekingen inngår i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 i offentlig utbyggingsfase 1.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 123000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		3 000				
Bygging	Statlege post 30-midlar			60 000	60 000		
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet		750	15 000	15 000		

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 i 2025 og vidare prosjektering. 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

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? 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.

Status plan og gjennomføring

Det må inngå i forprosjektet å vurdere ev behov for reguleringsendring eller dispensasjon fra gjeldende plan.



Gjennomføringsplan

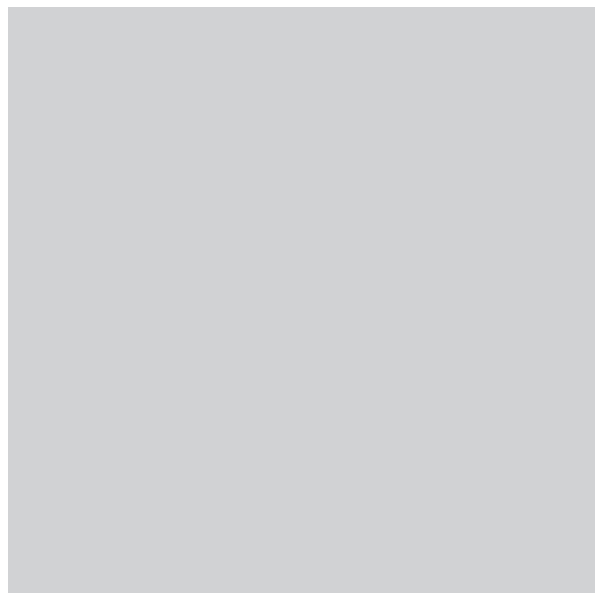
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2025	4. kvartal 2025		4. kvartal 2027	1. kvartal 2026	3. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2029	4. kvartal 2029

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltakene er ofte en tverrforbindelser mellom målpunkter. Bilvegnettet går på langs av høydekoter, mens oppgradering eller nybygging av tverrforbindelsene korter drastisk ned på tiden gående bruker på å komme seg fra A til B.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Bergen har mange steder betydelige høydeforskjeller. Disse kan forseres effektivt for de fleste ved å ha gode trapper eller tverrforbindelser. Å få langs bilvegene er ofte lite effektivt. Universelt utformede traseer må likevel gå på fortau langs bilvegene.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	En ambisjonen i Gåstrategien er å ha kvartalsstruktur som ikke er mer enn 70 ganger 70 meter. I deler av byen er dette vanskelig å oppnå. Der tilbudet for gående er dårlig forsøker en å bedre dette enten ved å oppgradere eksisterende dårlige trasser eller bygge nye.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	De gående får i mange tilfeller egne traseer som ikke går langs bilvegane.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Ved å bedre tilbudet til gående vil flere la bilen stå å heller benytte gode gangeforbindeler. Gange som transportform er svært lite arealkrevende.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltakene gjennomføres ofte i den etablerte byen. Og tiltakene tas godt imot fordi gangtraseer gjøres mer innbydende eller det bygges helt nye forbindelser. Oppgradering med tydelig skilting, bedre belysning, håndlister og trappe-avsatser 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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2025-kr 8700000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	4 000					
Bygging	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	36 900	16 300	16 300	6 500	6 500	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	10 900	2 600	3 100	3 100	3 100	

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag
Kostnadsvurdering utdyping	Det er gjort en kostnadsvurdering av alle enkelt tiltak. Disse har betydelig usikkerhet. For 2026 og 2027 er nivået økt noe. Det er gjennomført kartlegginger av gangenettverket i Bergen som viser at en står foran betydelige oppgaver. Ved rulleingen av handlingsprogram 2025-2028 er det brukt finansdepartementets forventede indeks for veianlegg (4,5%)
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 tilgrensende prosjekter, slik som trafikksikkerhetstiltak, sykkeltiltak med mer.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I endel tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav.
Status grunnerverv	Arbeid pågår; Avklart
Status grunnerverv utdyping	Tiltakene er i ulik fase med hensyn til grunnerverv. En del tiltak er på kommunal grunn.
Forberedande arbeid	Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår; Byggesak godkjent
Forberedande arbeid utdyping	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.
Status plan og gjennomføring	De fleste enkelttiltakene kan gjennomføres ved godkjent byggesak. I endel tilfeller må en ha dispensasjon fra ett eller flere plankrav.



Gjennomføringsplan

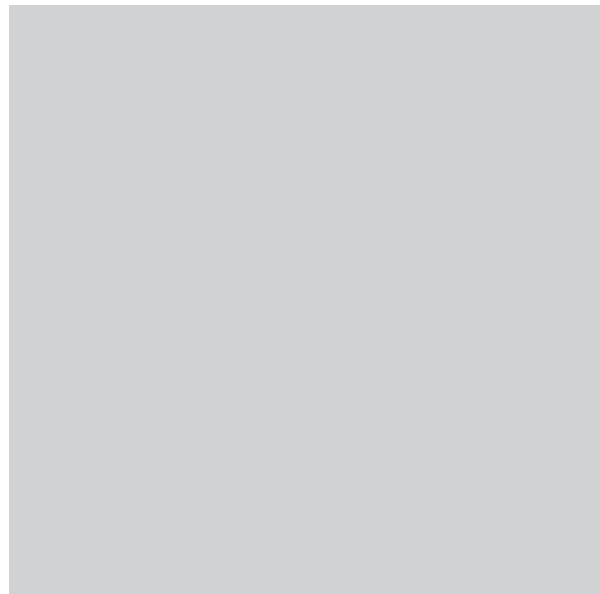
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Tiltakene hentes fra handlingsplan for gange. Det gjennomføres anslagsvis 3 til 8 tiltak pr år innenfor denne potten. Tiltakene varierer i omfang fra relativt enkle tiltak som går på oppgradering av eksisterende traseer til erverv og bygging av nye forbindelser. I gjennomsnitt brukes det ca 2 år på gjennomføring av enkelttiltak.

Gang- og sykkelveg Ytre Arna - Breistein

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Steinknuseverket i Ytre Arna vil utvide og har på nytt startet 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

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Det vil kunne gi innbyggere i Ytre Arna tilgang pr sykkel til idrettsanlegg og skole på Haukås. Traseen vil og kunne bli en svært verdifull turveg for innbyggere på begge sider.
--	--	---

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/satsningsområde

Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		500		8 000		
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		100		2 000		

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 2026 er det avsatt midler til prosjektering og i 2028 midler til bygging.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuiping Arbeid med reguleringsplan pågår. Sannsynlig vedtatt plan i løpet av 1. halvår 2026.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjuiping En er avhengig av å få ervervet areal fra 5-6 private grunneiere.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuiping Forberedende arbeider har ikke startet.

Status plan og gjennomføring Vedtatt reguleringsplan - og privat aktør har rekkefølgekrav på opparbeide deler av traseen.



Gjennomføringsplan

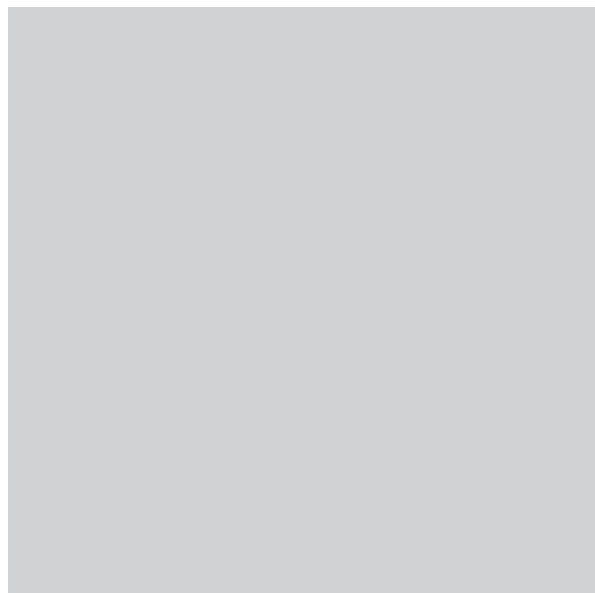
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2026	2. kvartal 2026	2. kvartal 2024	2. kvartal 2026	1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	1. kvartal 2028	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjuiping

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

Sykkeltilrettelegging i Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet skal sikre sykkelvennlig utforming i gatene Gabriel Tischendorfs vei, Frydenbølien og Gyldenprisveien. Utformingen er i all hovudsak sykkelfelt i stigning i Gyldenprisveien og Frydenbølien, samt sykling i blandet trafikk i Gabriel Tischendorfs vei. I sistnevnte gate gjennomføres en rekke trafikksikkerhetstiltak for å sikre bedret siktsituasjon. Strekningen var prioritert i HP 25-28, men ble ikke vedtatt i Statsbudsjettet 2025. Nytt i prosjektarket for HP 26-29 er at nå er også Gyldenprisveien inkludert som del av prosjektet. Dette da reguleringsplanen for Gyldenprisveien forventes å kunne realiseres i perioden, og det regnes som samfunnsøkonomisk effektivt å etablere strekningene samtidig. Prosjektet har utgangspunkt i Handlingsplan for sykkel 21-24, og gatene er definert som offentlig utbyggingsfase 1 i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Opprinnelig var alle strekningene inkludert i varsel om oppstart av plan-ID 7133000. Videre arbeid har resultert i at Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien fjernes fra planens avgrensning, da planvedtak ikke er nødvendig for realisering. Dette medfører at i nevnte gater omfordelles samferdselsarealer mellom trafikantgruppene. Denne delen av arbeidet forventes å kunne realiseres i 2025, men mangler per november 2024 finansiering. Gyldenprisveien vil stadig kreve vedtak i reguleringsplan for å kunne etableres. I forbindelse med prosjektet vil kjørebane og kryss/avkjørsler snevres inn og fortau samt sykkelfelt etableres. Antall parkeringsplasser reduseres i prosjektet for sikre arealer til gående og syklende og kollektivreisende. Samtidig sikres dagens fremkommelighet med noe smalere kjørearealer. Totalt vil prosjektet gi et tryggere og mer attraktiv nett for gående og syklende.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Nei	
Bidrar prosjektet til bedre 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.
Bidrar prosjektet til bedre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det er ikke etablert sykkeltilbud i dag på Damsgård. I 2025 planlegges det etablert sykkelvennlig utforming i gatene Lien, Lotheveien og deler av Damsgårdsveien, slik at det blir et tilrettelagt nett mellom Gyldenprisvegen og Småpudden. Prosjektet vil være et siste steg for å sikre trygg ferdsel for gående og syklende mellom Damsgård og Småpudden.
Bidrar prosjektet til bedre trafikktryggleik?	Ja	Kryss og avkjørsler snevres inn og siktsoner sikres. Dette forventes å redusere fartsnivå og gi bedre trafikkikkerhet. Trafikkmengden i enden av Gabriel Tischendorfs vei reduseres betydelig ved mindre parkering der det etableres et eget areal for gående.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Eksisterende vegbane omfordes slik at det er plass til langsgående gangareal i hele Gabriel Tischendorfs vei.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Antall parkeringsplasser i gatesnittet reduseres, og medfølgende vil trafikk og personbilreiser reduseres.

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 syklist. 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 reisevaner. 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 - Helse-direktoratet). 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 nytte 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 krever delvis detaljregulering for å kunne etableres.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Tiltaket bedrer i all hovedsak forholdene til syklende, men også gående vil få et oppgradert tilbud blant annet ved en ny kulvert og 2 nye parker. 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) Styringsramme

Totalkostnad i 2025-kr 65000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		17 000	24 000	24 000		
MVA	Statlege midlar utanfor Miljøløftet		4 250	6 000	6 000		

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadsestimat i 2023 samt oppdatert kostnadsestimat 2024 for strekninger i byggesak tilsier utbyggingskostnad på om lag 40 mill. kroner eks. MVA. Dette med usikkerhet +- 40%. I ettertid er det identifisert behov for utskiftning av gang-kulvert som følge av utvidelser, dessuten er ikke grunnverv og byggherrens egne kostnader prissatt i konsulentens kostnadsestimat.

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? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing Prosjektet omfordeler eksisterende samferdselsareal, samt mindre utvidelser i Gyldenprisveien. Det er kun Gyldenprisveien som krever ny reguleringsplan.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing Det er behov for mindre grunnerverv langs Gyldenprisveien. Status i reguleringsplanen er at merknadsfrist etter 1. gangs offentlig ettersyn er gjennomført november 2024. Prosjektet vil vurdere om merknadene krever større endringer av forslaget, eller om ervervsprosess kan starte opp i forkant av vedtak i detaljreguleringsplan.

Forberedende arbeid Prosjektering pågår; Detaljprosjektering ferdig; Byggeplan pågår

Forberedende arbeid utdjujing For Gabriel Tischendrofs vei og Frydenbølien er det sendt nabovarsler. Grunnet endringer i prosjektet som følge av merknader, vil det på ny sendes ut nabovarsel i starten av 2025. Detaljprosjekteringen ansees som ferdig, og det forventes godkjent byggeplan her i løpet av 2025. For Gyldenprisveien starter detaljprosjektering etter gjennomgang av merknader. Dette samtidig med nødvendige endringer frem mot 2. gangs ettersyn.

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

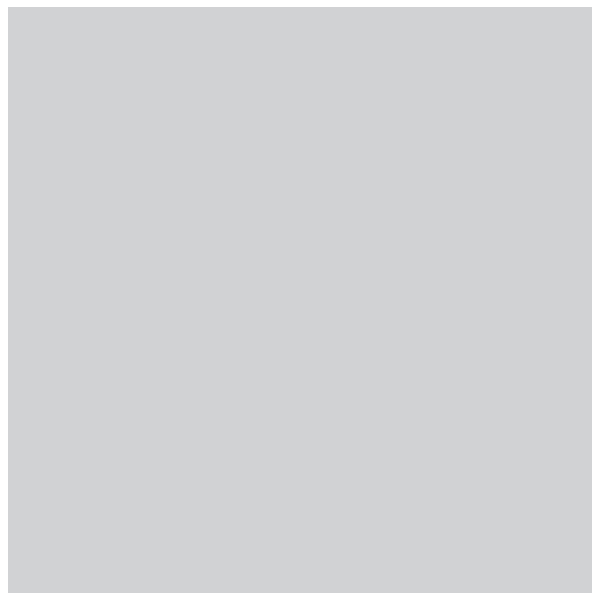
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	4. kvartal 2021	4. kvartal 2023	4. kvartal 2026	4. kvartal 2023	4. kvartal 2024	1. kvartal 2026	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjujing

Samtidig deltajregulering og prosjektering skal sikre gjennomførbarhet. Tiltaket i Gabriel Tischendrofs vei og Frydenbølien kan starte før reguleringsplanen er vedtatt, da nevnte strekninger ikke krever grunnerverv eller reguleringplan. Byggefase starter ved bevilgning.

Paradis 2. byggetrinn

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Vidare utbygging og kobling mot tilgrensande tiltak. Som ledd i den fortettande utbyggingen av området skal eksisterande infrastruktur justerast og utvidast slik at det kan leggest 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 i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket tilrettelegger for etablering av attraktivt og trafikksikkert tilbud for gåande, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket kobler infrastruktur bygd i byggetrinn "Infrastruktur Paradis" til tiltak for mjuke trafikantar i retning Storetveit og Nesttun.
Bidrar prosjektet til 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

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Paradis er et av de prioriterte fortettingsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir områdeplanen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken. Rekkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Samfunnsøkonomisk nytte

All erfaring fra arbeidet med fortettingsområder tilsier at det offentlige innsats forsterker tempoet i den ønskete utviklingen av de prioriterte fortettingsområdene. Satsingen kanaliserer således de private investeringene dit de er ønsket. Det har stor både samfunnsmessig lønnsomhet, og er ønskelig ut fra nasjonale klimaambisjoner, at den offentlige prioriterte arealpolitikken (fortetting) kommer til realisering.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2025-kr 207000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		5 000	15 000			
Bygging	Statlege post 30-midlar			24 800	41 400	41 400	47 100
MVA	Fylkeskommunale midlar			5 200	8 600	8 600	9 900

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadene er vurdert etter anslag gjennomført 23.okt. 2024 i regi av fylkeskommunen. Kostnadsvurderingane inneheld ikkje kostnader knytt til torgareal. Det vil fram mot neste rullering tas ein vurdering på om dette skal inkludert og kostnader oppdaterast med dette. Realiseringen av områdeplanen forutsetter ekstern finansiering etter utbyggingsavtaler. Nivå på eventuelt eksternt bidrag til dette byggetrinnet avklarast fram mot neste rullering av handlingsprogrammet. (I styringsgruppen for Bergensprogrammet ble det 12. juni 2015, besluttet å legge til grunn 50% finansiering fra Bergensprogrammet til utbyggingen av den fylkeskommunale infrastrukturen i området, sett over hele utbyggingsperioden for all infrastruktur. Resten skulle finansieres gjennom bruk av utbyggingsavtaler, se også sak 25-18 til Miljøløftet/AKG).

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2025

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt? 2. halvår

Planstatus utdyping Reguleringsplan for fv. 5200 m.fl. Tunvegen -Jacob Kjødesveg gang og sykkelveg (Bergen) er i 2024 overlevert for endeleg slutthandsaming i Bergen kommune. Denne reguleringsplanen vil gi premisser for dette byggetrinnet.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

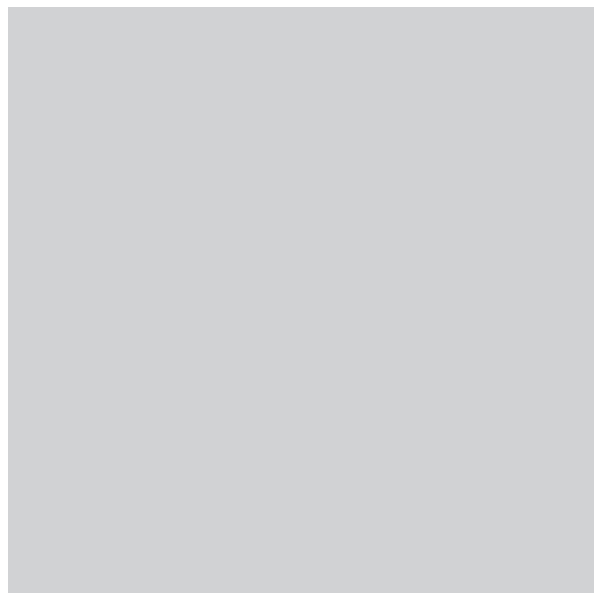
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Om tiltaket prioriterast vil prosjektering starte opp etter at det ligg føre vedtak på Tunvegenplanen. Tentativ oppstart: Tidligst i 2027.

Nattlandsveien byggetrinn II, Wiers-jenssens vei -Birkelundstoppen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Nattlandsveien har høg trafikk og er ei viktig kollektivåre. Strekninga inngår i prioritert sykkelnett i Bergen kommune og er ei viktig lenke i vegnettet både for syklende, gåande og køyrande, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt og mangelfullt. Strekninga er ulukkesutsett, og framstår ikkje som attraktivt for mjuke trafikantar. Strekninga er andre etappe av utbygging i Nattlandveien. For å få eit einsarta system for syklende er det viktig å få planlagt heile strekninga til Birkelundstoppen samla, og dette arbeidet pågår.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar 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, og mindre konflikt med andre trafikantar. Dette gjer anlegget meir effektivt.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbodet i Nattlandsveien frå søndre delar av Bergensdalen.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Trafikktryggleiken vert auka ved at det blir bygd eit sykkel-system som er skilt frå anna trafikk, og ved at gåande og syklende er separert.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde

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



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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 Nattlandsvegen. Det er ved denne rulleringa ikkje teke ei eige kostnadsvurdering av denne delstrekingen. 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 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? 2027

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing 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 2025. Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027.

Status grunnerverv Ikke avklart

Status grunnerverv utdjujing

Forberedande arbeid Ikkje aktuelt

Forberedande arbeid utdjujing

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

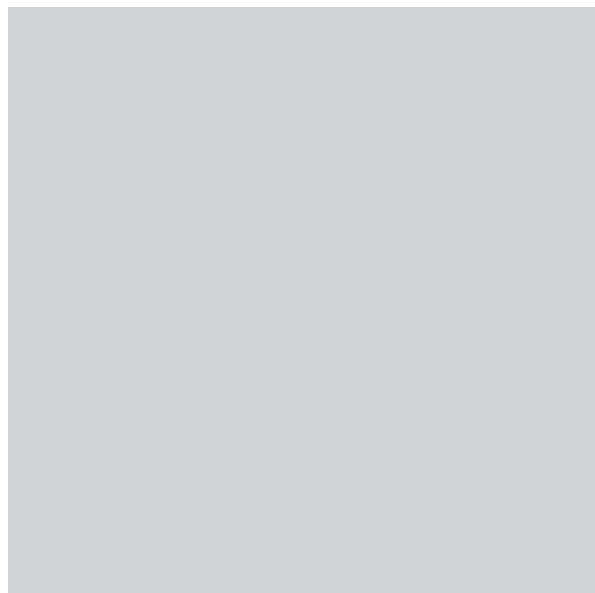
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjujing

Det er håp om vedtak på reguleringsplan i 2027. Endeleg framdrift må vurderast ved kommande rulleringar av handlingsprogrammet.

Alternativ omkjøring E16 Trengereid mot Indre Arna, Risnesvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

E16 mellom Trengereid og Indre Arna er en tofeltveg med høy trafikkmengde, som tar unna stor gjennomgangstrafikk. Strekingen er hovedforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. De kommunale vegene Risnesvegen og Romslovegen har en viktig funksjon, som nødvendig omkjøringsveg for E16, på strekingen Trengereid - Indre Arna. Denne kommunale vegstrekingen har fire mindre tunneler og femten broer. Disse ble i 2023 inspisert av eksterne konsulenter, på oppdrag fra Bergen kommune. Resultatet fra inspeksjonene viser at det er behov for tiltak, primært av tyngre vedlikehold av investeringskarakter, for at disse konstruksjonene skal innfri gjeldende regler og krav. Én av rapportene trekker spesielt frem at omkjøringsfunksjonen grunngir utbedringsbehovet. For tunnelene er det hovedsaklig bergsikringstiltak som er nødvendig. I tillegg er det behov for å øke makshøyden på en av tunnelene, da dagens høyde setter store begrensninger for hvilke kjøretøy som kan benytte tunnelen. Brotiltakene er primært relatert til mekanisk reparasjon ifm armeringskorrosjon og etablering av kjøresterke rekkverk. For øvrig gjør vi oppmerksom på at strekingen er vurdert å ha stor skredfare. NVE har, ved hjelp av eksternt bistand, nylig gjennomført en stor skredundersøkelse av området langs den kommunale vegen. Endelig rapport kan synliggjøre behov for nye tiltak. Vi tar derfor forbehold om at prosjektet kan øke i omfang, kostnader og tid.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Ved eksempelvis ulykker eller ras vil E16 måtte stenge i kortere eller lengre perioder. Alternativ omkjøringsveg vil da være kommunal veg Risnesvegen. Og vil ha en viktig funksjon ved den type hendelser.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	En fungerende omkjøringsveg vil kunne bidra til bedre trafiksikkerhet ved hendelser som forårsaker stenging av E16 i kortere eller lengre perioder.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det kan argumenteres for at trygge veger isolert sett ha gunstig samfunnsøkonomisk nytte. Tiltak som gir økt levetid på broer og tunneler vil i de fleste tilfeller ha positiv samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Det store utbyggingsprosjektet Arna - Stanghelle vil frem til 2035 gi økt belastning på strekningen Indre Arna - Trengereid.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 13650

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering		2 000	1 000				
Bygging		1 500	2 500	3 000			
MVA		1 100	1 250	875			
Andre		1 000	1 500	500			

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Akutt sikring av tunneler er detaljprosjektert. Kostnadene der er relativt sikre. Tunnel 3 på Risnesvegen har utfordringer med totalstabilitet. Der har vi kun helt grove anslag på kostnader. Usikkerhet er stor. Det tilsvarende gjelder og for de broene med størst utfordringer. En ekstra dimensjon er at de og er etablert i et svært krevende terreng.

Er prosjekt vurdert av byggherre? Ja

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

Det mest nærliggende her er å se det i sammenheng med utbyggingsprosjektet Arna - Stanghelle. Det prosjektet vil gi økt trafikk på en allerede ulykkesbelastet og rasfarlig strekning. I den sammenheng er det en viktig kobling.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping

Tiltakene som skal gjøres ligger på kommunal grunn. Det vil ikke være behov for reguleringsplan for å gjennomføre tiltakene.

Status grunnerverv

Avklart

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjuping

Fjellsikring / bolting er prosjektert. For broene har en ikke startet detaljprosjektering av løsning. Det er gjennomført broinspeksjoner av alle 15 broene.

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

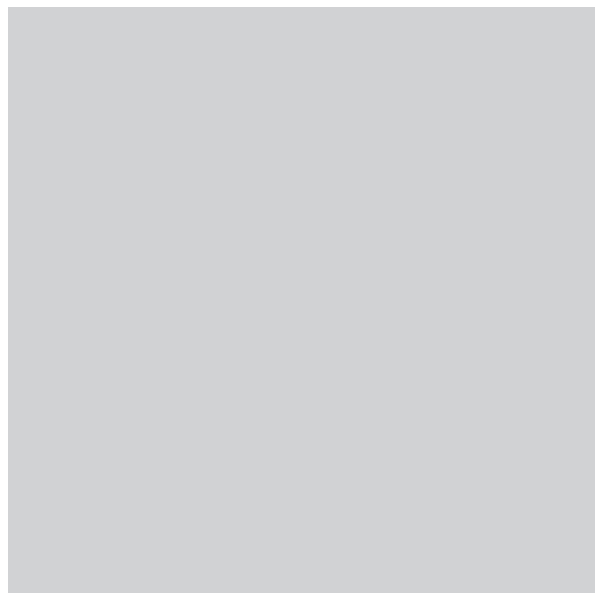
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
2. kvartal 2025	4. kvartal 2025			3. kvartal 2025	2. kvartal 2026	3. kvartal 2025	4. kvartal 2027	4. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdjuping

Prosjektet kan starte opp i 2025 med nødvendig fjellsikring av tunneler. Aktuelle tiltak på broene må gjennom en prosjekteringsfase i 2025.

Sykkelprioriterte gater - Nymark øst

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet omhandler å etablere et nettverk av sykkelprioriterte gater på Nymark. Dette gjelder vegen Birkeveien, Fridalsveien, St. Olavs vei og Idrettsveien/Gimleveien. Strekningene inngår i offentlig utbyggingsfase 1. Særlig skal nettet avlaste behovet mellom Hagerups vei x Nattlandsveien og Haukelandsveien, som er tatt ut av sykkelnettet i Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Prosjektet har pågående detaljprosjektering. Hovedgrepet er etablering av sykkelprioriterte gater ved visuell endring av kjørebane til rød asfalt og andre tiltak som leder syklister nærmere senter av vegbanen fremfor vegskulder. Belysning, fjerning av gateparkering m.m. vil bedre fremkommelighet og øke trafikksikkerheten. Sykkelpotensialet i nevnte gater er høy med forventet om lag 1500 syklister per døgn. Etter forprosjekt i 2021 har det blitt tydelig at en pilot med sykkelprioriterte gater vil være det beste tiltaket uten å fortrenge nødvendige kjørearealer. I 2022 ble det etablert sykkelpassasje ved Brann stadion, som et første trinn i utviklingen av området. Prosjektet omhandler den siste fasen for å etablere sykkelprioriterte gater på Nymark.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Syklende får en tydeligere posisjon i gatebildet med økt fremkommelighet og trafikksikkerhet. Gåendes tilbud vil ikke forringes som følge av prosjektet. Det er ikke kollektiv-ruter langs strekningen.

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-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.
Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Fjerning av gateparkering vil særlig gi økt trafikksikkerhet i gaten. Dessuten skal prosjektet bedre belysningen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Et trygt og tilrettelagt sykkelnett over et større område vil redusere behovet for personbilreiser.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Styringsramme

Totalkostnad i 2025-kr 11175
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		11 175				
MVA	Anna finansiering utanfor Miljøløftet		3 725				

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping

Baseres på foreløpige priser av rød asfalt i tilsvarende prosjekter, innhentet høsten 2024.

Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng 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?	
---	--

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
--	--

Planstatus utdjuping	
-----------------------------	--

Status grunnerverv	Avklart
---------------------------	---------

Status grunnerverv utdjuping	
-------------------------------------	--

Forberedande arbeid	Prosjektering pågår
----------------------------	---------------------

Forberedande arbeid utdjuping	
--------------------------------------	--

Status plan og gjennomføring	
-------------------------------------	--



Gjennomføringsplan

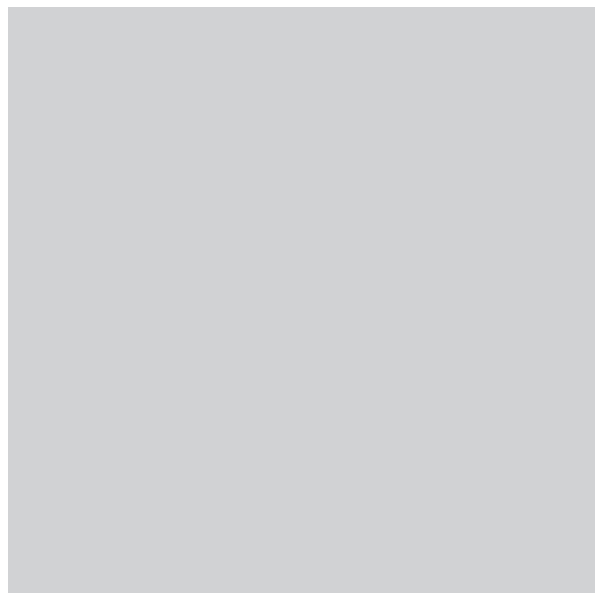
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2021	1. kvartal 2022			2. kvartal 2024	2. kvartal 2025	2. kvartal 2026	3. kvartal 2026	3. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjuping

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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 trafikanter. 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 rekkefølgekav. Teknisk forprosjekt ligg føre.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Tiltaket betrar generell framkomme.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Det vil bli etablert tilbud for gåande og syklende på ei strekning der det ikkje er tilbod i dag.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Nei	

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Eksisterende veg er smal og svingete og manglar tilbod for mjuke trafikantar. Tiltaket bidreg med oppgraderingen av belysningen som er vesentlig for at gående og syklende blir sett i mørket. (Selv om trafikken og fartsgrensen på dagens veg er relativt låg, er det veldig trangt og svingete).
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Til ein viss grad. Realisering av tiltak opner for utbygging av området i tråd med områdeplanen
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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 2025-kr 180000
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar		2 000	15 000	5 000		
Bygging	Statlege post 30-midlar				24 800	57 900	47 900
MVA	Fylkeskommunale midlar				5 200	12 100	10 100

Kostnadsvurdering

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 ca1,9 km er vurdert etter anslag til 295 mill 2024 kr).Realiseringen forutsetter samfinansiering. Nivå på eventuelt eksternt bidrag frå private næringsaktørar avklarast fram mot neste rullering av handlingsprogrammet.Fylkeskommunen finansierer prosjektering, grunnnerverv og mva knytt til tiltaket(Behov i 2027 er estimert grunnnerverv 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping

Områdereguleringsplan som ble vedtatt 06.02.2020Det er vurdert at tiltaket kan realiserast basert på områdeplan med dispensasjoner.

Status grunnnerverv

Ikke avklart

Status grunnnerverv utdyping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdyping

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 et stort arbeid i forprosjektet.I det tekniske forprosjektet har alle fagfelt vært involvert og vurdert byggbarheten av gjeldende områdeplan. Fagområdene er gjennomgående enige om at planen i stor grad er gjennomførbar, men det er forutsetning at nødvendige fravik blir innvilget, særlig for grøftebredde mot fjellskjæringene og stigning på sekundærveger.

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

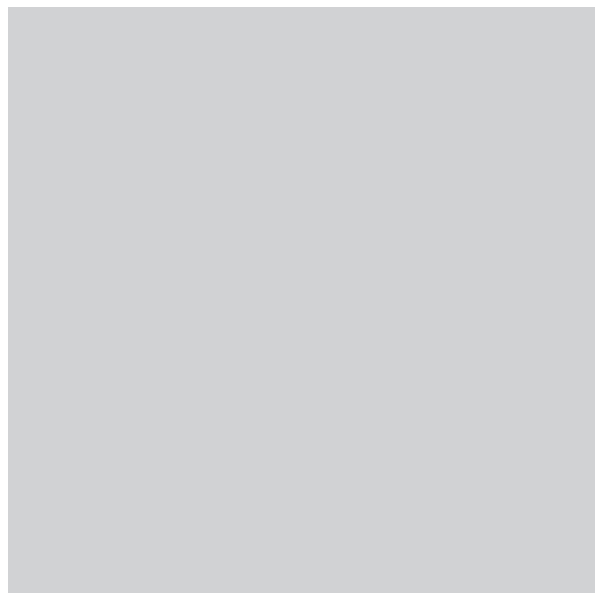
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Det ligg føre eit godt grunnlag for å komme raskt i gang med detaljprosjekteringen, på bakgrunn av forprosjektet, men det må reknast med tid til prosesser med søknader om fråvik, og godkjenning av konstruksjon (VD). Framdift er avhengig av at naudsynt samfinansiering kjem på plass. 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 forhold til trafikkavvikling

Bybanen Byggetrinn 5

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe nordaust; Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Den nye sykkelvegen langs Bybanen vil gje ei vesentleg nedkorting i sykkelavstanden mellom Åsane og Ytre Sandviken.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Kollektivtransporten vil også få ein betre framkomesituasjon, og vi vil kunne tilby eit meir føreseieleg tilbod.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Bybanen til Åsane vil gje eit kapasitetssterkt kollektivtilbod til Åsane, og vil kunne bidra til å auke kapasiteten på sørgående linjer med Bybanen.

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

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

Kostnadsvurdering Byggherreoverslag

Kostnadsvurdering utdyping Økonomital for dette prosjektarket vil oppdateres i januar

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? Ja

Har arbeidet med reguleringsplan starta? Ja

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt? 2023

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuiping	Reguleringsplanen vart vedtatt i Bergen bystyre 31.mai og 27.september 2023
Status grunnerverv	Arbeid pågår
Status grunnerverv utdjuiping	Arbeid med grunnerverv er starta
Forberedande arbeid	Byggeplan pågår
Forberedande arbeid utdjuiping	Førebuande arbeid er starta
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuiping

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

Fremkommelighetstiltak sykkel

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune

Prosjektomtale og føremål:

Mindre tiltak som ikkje krev plan, som t.d. rødmaling sykkelfelt, sykkelboksar i kryss, senking av kantar. Dette kan vere oppfølging av funn etter sykkelinspeksjonar. Formålet er å auke tryggleik og attraktivitet på eksisterande sykkelnett for å få fleire til å nytte sykkel.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tiltak vurderast av sykkel fagleg 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 sykkel ved å gjere det tryggare og meir attraktivt å sykle. Gjennomførte tiltak vil auke framkomme for syklistar og bidra til eit meir heilskapeleg og intuitivt sykkelnett som vil gjere at fleire vil velge sykkel i dagleg transport.

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.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Det er antatt at tiltaket vil ha relativt stor nytte då det i høve til midlane som vert nytta på dette tiltaket vil kunne hastor effekt på bruken av sykkelnettet. Små midlar vil kunne gjere at sykkelnettet vert tilgjengeleg og brukbart for fleire. T.d. er det vist at raude sykkelfelt har god effekt på tryggleiken til syklistar.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	16 988	3 744	3 744	3 744	3 744	
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 hva som realiserast. Tidligere løyvingar er regnskap fom. 2019 tom. 2023, indeksert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5% for 2025.

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng 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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune

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.



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/satsningsområde

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 midlar	17 085	4 100	4 100	4 100	4 100	
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 er regnskap fom. 2019 tom. 2023, indekstert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og 3,5% for 2024 til 2025(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?



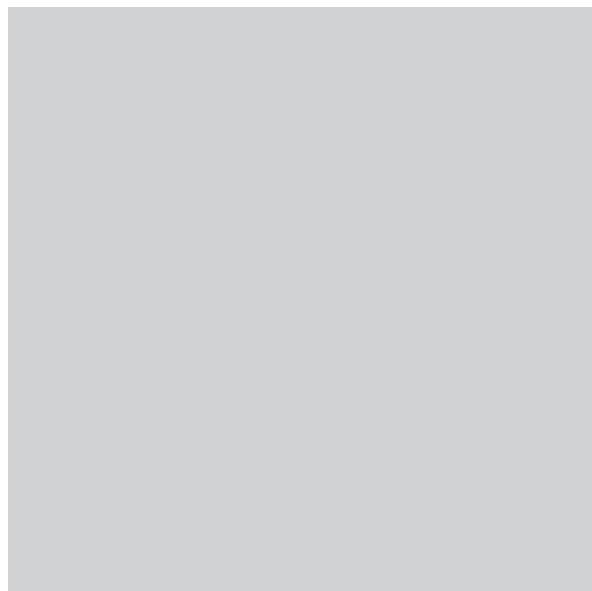
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

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.



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 sannsynlegå oppnå gode effekter ved å etablere systemet i nye anlegg og effektivisere anlegg som har systemet etablert i dag.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Tiltaket bygger opp under gjeldande kollektivstrategi.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	7 080	1 500	1 500	1 500	1 500	
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 er regnskap fom. 2019 tom. 2023, indekstert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5% for 2024 til 2025 (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?



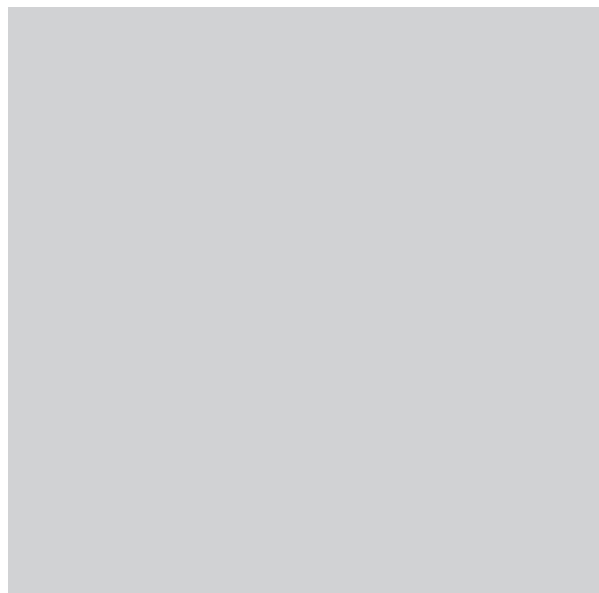
Plan og gjennomføring

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 - Oppstarts- midler

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



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. Vegen fra plan til realisering er i så måte ofte både ressurs- og tidkrevende. Ulike offentlig og private parter, som til dels kan ha ulike utviklingsperspektiv og interesser, skal koordineres. Infrastrukturtiltakene må klargjøres for realisering i en rasjonell og ofte trinnvis rekkefølge. Dette krever et grundig forarbeid og helhetlig tilnærming, også hva gjelder finansiering. Utviklingsperspektivet kan være langt, noe som medfører at midlertidige løsninger kan være både nødvendig og ønskelig – samtidig som kvaliteten skal ivaretas. Prosjektmidlene vil gi fylkeskommunen mulighet for, og gi nødvendig fleksibilitet til oppstart av nødvendige prosesser. Arbeidet tar utgangspunkt i vedtatte reguleringsplaner og gjennomføringen av disse.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

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

Se tekst under prosjekttomtale og formål.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikke vurdert.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	1 000	500	500	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 porteføljestyring. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2023, indekstert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5% for 2024 til 2025(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?

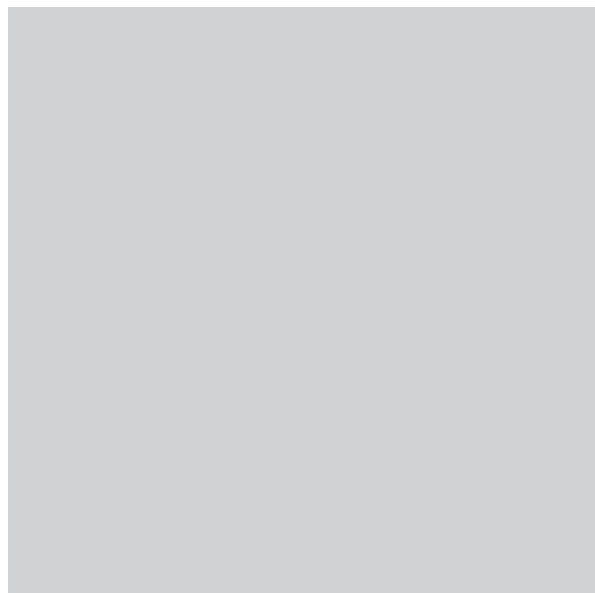


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Trafikksikkerhet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

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/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	181 225	25 000	25 500	25 500	25 500	
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. 2023, indeksert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5 % fra 2024 til 2025. (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.



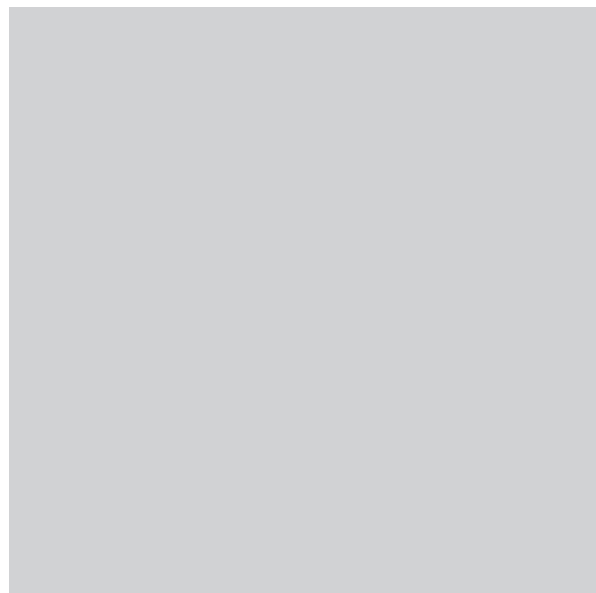
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er en slutføring av kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Første del av tematisk kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest ble 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 avviklingsproblemer 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/satsningsområde

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	Post 66: reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	16 800	7 000	4 000			
Bygging							
MVA	Fylkeskommunale midlar	12 750	1 750	1 000			

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.



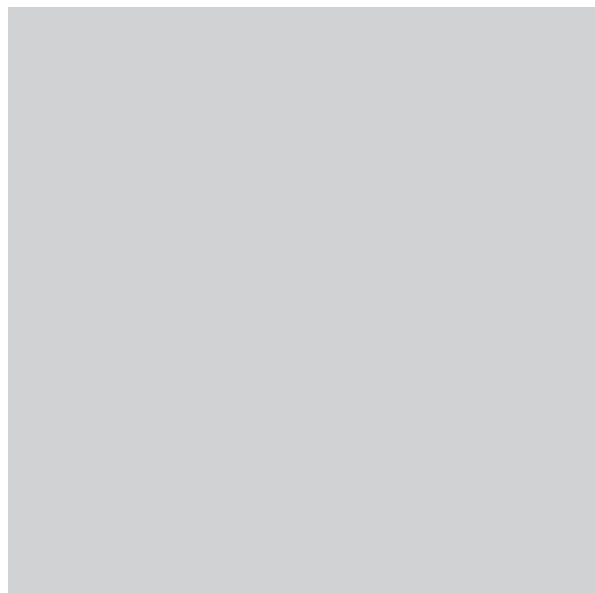
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Videreføring av prosjekt fra 2015. Forventer 1. gangs behandling for kommunedelplan i 2026.

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter Bybanen og Trolleybuss

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



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 lågutsleppsteknologi.

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/satsningsområde

Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunale midlar	123 300	45 980	39 930	9 130		
MVA							

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 kostadane er knytte til utskifting av sporvekslarar for bybanen, og nye likerettarar og utskifting av master for trolley. Leveranseplan behov for 2026 Utskifting av sporvekslarar bybanen: 16 500 Nye likerettarar trolley: 16 500 Utskifting master: 8 800

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

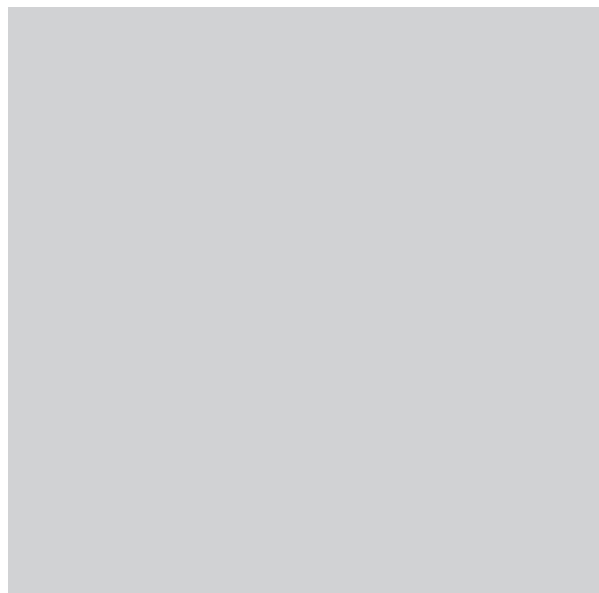


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Oppgradering holdeplasser

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

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

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 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 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 strekninger der det transporterast mange kollektivpassasjerer.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	58 670	10 000	10 000	10 000	10 000	
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 vurderingar 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, indeksert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2023 og for 2024. og 3,5 % fra 2024 til 2025. (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?



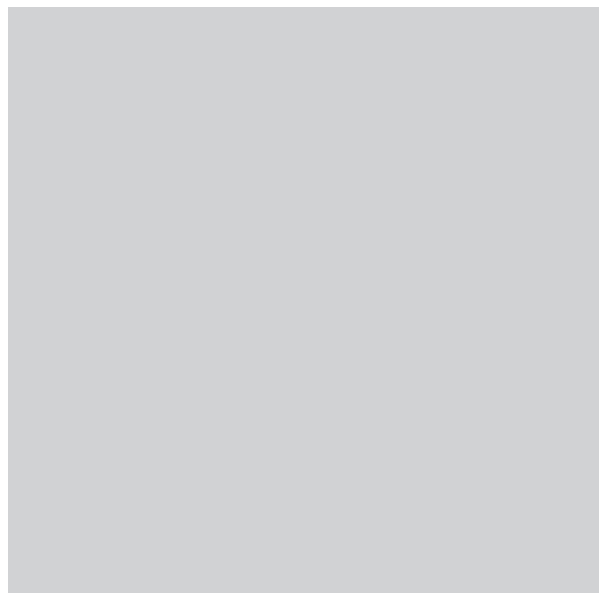
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Holdeplasser blir oppgradert fortløpende etter hvert som strekningsvise utredningene blir avklart, og etter kapasitet/ avsatte midler. Holdeplasseneprojekteres og realiseres etter avrop på rammekontrakter.

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

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Bybanen linje 2 ble satt i drift i november 2022, og fylket tanga 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 er 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 vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet. ”

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	82 400	37 500	35 900	34 700	33 500	
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 samheng med andre prosjekt/tiltak?

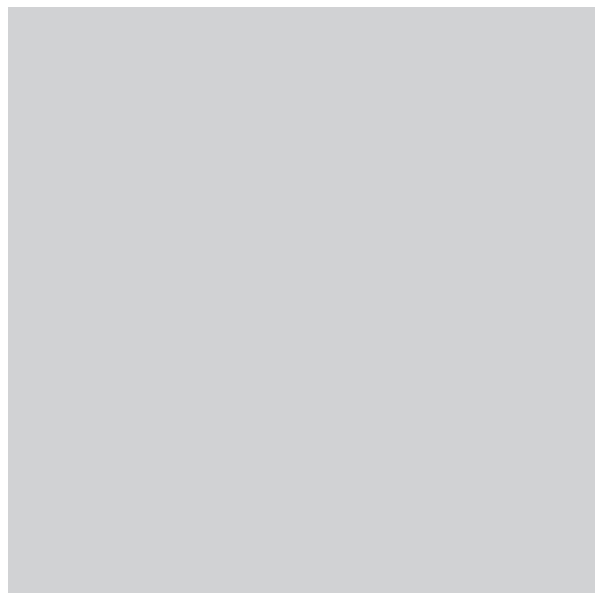


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Bysykkelordningen i Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sentrum; Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune



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.

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 syklister
- 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
- Almenneliggjøre 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/satsningsområde

Prosjektet støtter opp under sykkelsatsing og kollektivsatsing



Finansiering

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

Kostnadsvurdering utdyping

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

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

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



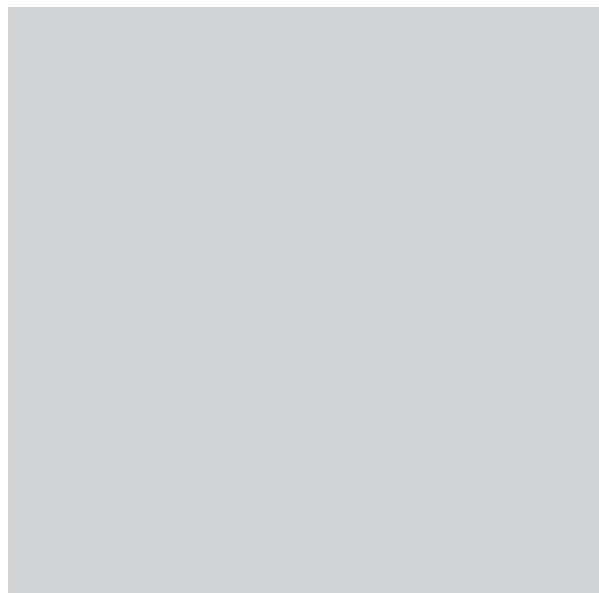
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Bysykkelordningen 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.

Sykkelbyen Bergen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Sekretariat og kommunikasjon
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bergen kommune



Prosjektomtale og føremål:

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

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Ikke aktuelt.



Måloppnåing

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

Sykkelbyen Bergen sitt arbeid er delt opp i 5 grep:1. Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel2. Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av3. Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon4. Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle5. Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet bidrar til å bygge opp under vedtatte mål i sykkelstrategi og nasjonale målsettinger om økning i sykkelbruken som vil medføre reduksjon i klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy fra personbiltrafikken.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

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

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Koblinger til gåstrategi og kollektivstrategi og KPA og KPS



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	500	500	500	500	500	
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Årlig drift.

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

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



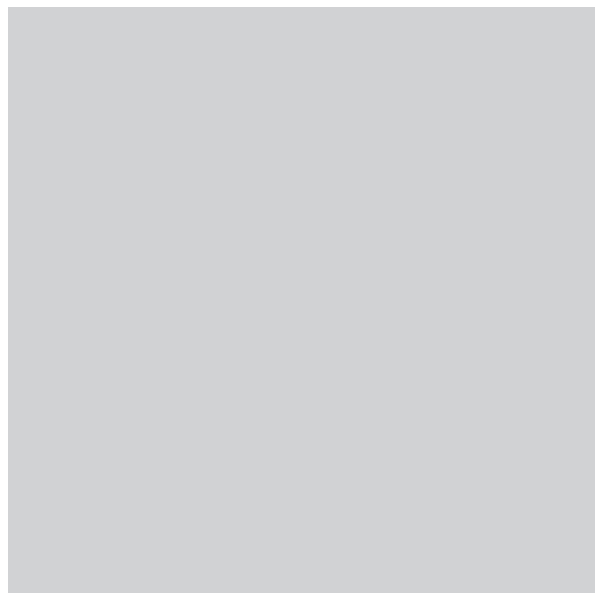
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Analyse; Andre
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



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 knytt 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 analyser av åtferd og bevegelsesmønster

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

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

Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	3 920	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 ut-over perioden med fleire faste teljepunkt. Tidligere løyvingar er er regnskap fom. 2019 tom. 2023, indeksert etter faktiske indekser tom 2023 og med en budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5 for 2024 til 2025 (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?

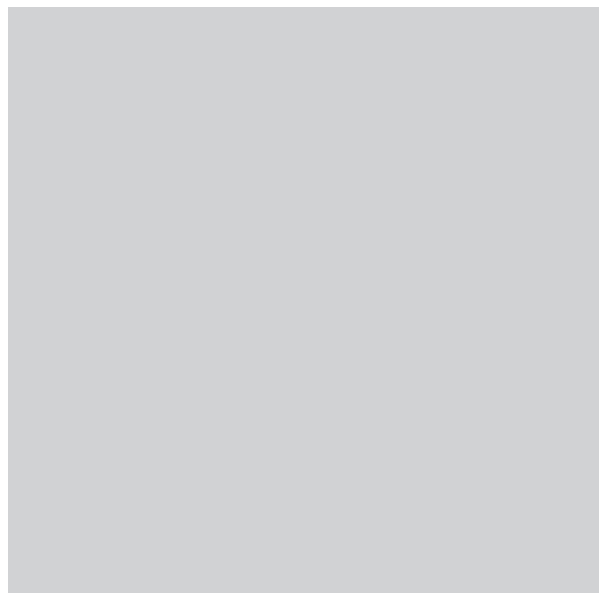
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Arbeidet går kontinuerleg gjennom hp-perioden.

Bybane fra sentrum til Sandviken

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
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/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Reguleringsplan		25 000	50 000	25 000	5		
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 samheng 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.



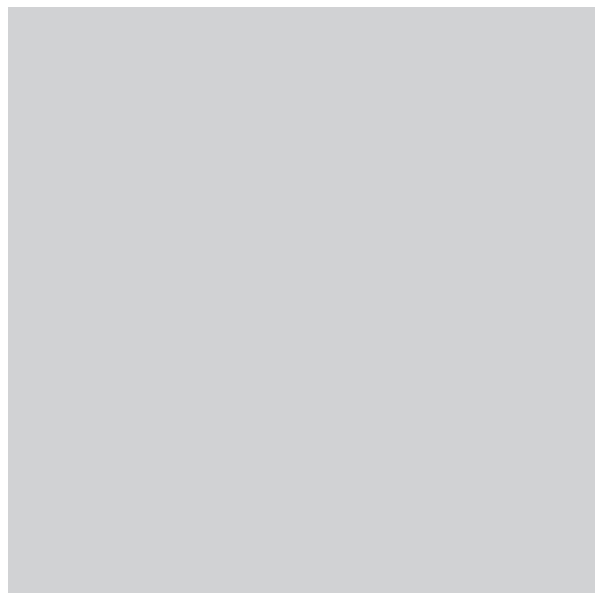
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Planarbeidet startes opp i 2025 og det er bestilt klargjøring til sluttbehandling i 2027.

Sikker sykkelparkering Nesstun, Åsane og Bergen sentrum

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
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 Nesstun 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, se vedlegg. I 2023 var det meldt inn 16?298 stjålne sykklar til forsikringssekselskapa og erstatningsutbetalinga var på heile 166 mill kr. Erstatningane aukar grunnar innkjøp av stadig dyrare sykklar.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Innkjøp av bokser
Ombygging av sykkelparkeringshus



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. Berekingar 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/satsningsområde

Tilrettelegging for aktiv transport er og et viktig folkehelseiltak.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar		1 200	700			
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Vestland fylkeskommune saman med omegnskommunane har rammeavtale med bikely sikker sykkelparkering. Estimert vil det vere behov for 1,2 millioner i 2026 og 700 000 i 2027 for kjøp og ombygging av sykkelhus.

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

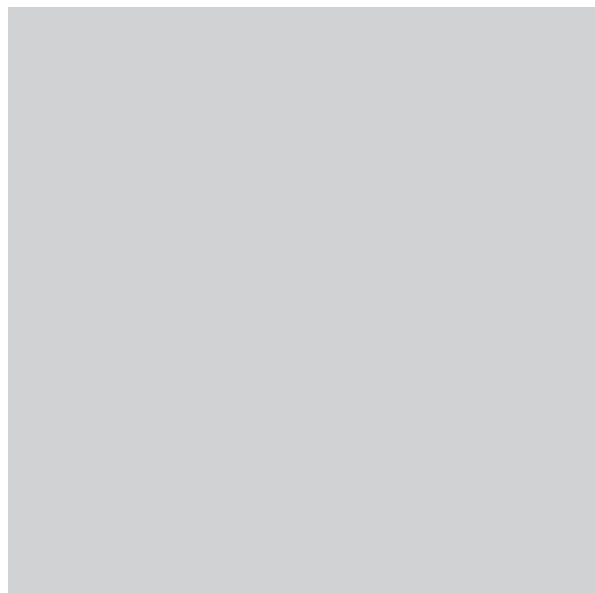


Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Mindemyren, byggetrinn 2

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bergen kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Statens vegvesen; Vestland fylkeskommune; Bergen kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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. 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

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Strekningene som foreslås finansierte sikrer separering av gåande 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 Fyllingstunellen.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Flytting av fylkesveg frigjør arealer til utbygging av separate tilbud for gåande og syklende. Dette øker trafikksikkerheten for myke trafikantar, særlig gåande.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Potensialet for fortetting som følge av flytting av fylkesveg vil redusere beboeres behov for personbilreiser ved kollektiv, gange eller sykling.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde

Å flytte fylkesveg muliggjør etablering av sykkelnett iht sykkelstrategi 2020-2030.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalcostnad

Totalkostnad i 2025-kr 1 381 413
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Andre	Anna finansiering utanfor Miljøløftet			1 162 000			
Bygging	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			45 000			
Bygging	Statlege Post 30 midler			130 530			
MVA	Fylkeskommunale midlar utanfor Miljøløftet			32 633			
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			11 250			

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping	Bystyret har bestemt at anleggbidrag 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 Miljøløftets andel, prosjektet må vurderes når prosjekteier er bestemt.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Nei
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?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Områdeplan er vedtatt. Det pågår detaljreguleringer som kan påvirke prosjektets omfang og kostnad. Det er ikke hensyntatt i prosjektarket.
Status grunnerverv	
Status grunnerverv utdyping	
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

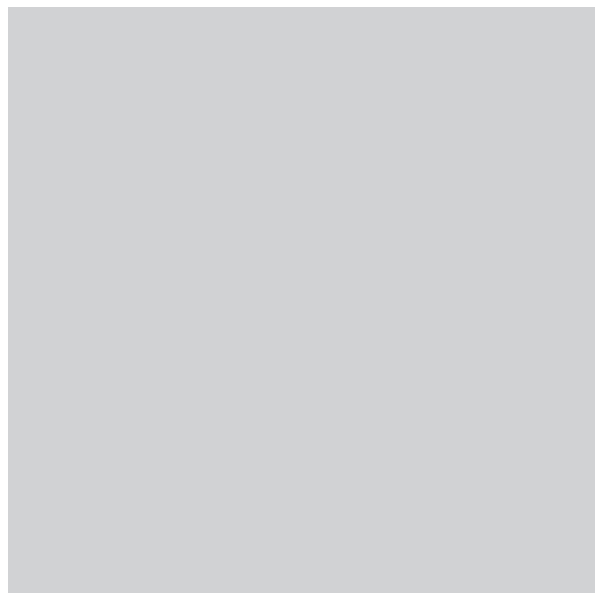
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
								4. kvartal 2027

Gjennomføringsplan utdyping

Det antas lik periodisering som Sykkelstamveg delstrekning 3B Hop-Fjøsanger.

Sykelstrategi Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet er oppfølging av sykkelstrategi for Bjørnafjorden kommune. Prosjektet er eit overordna prosjekt som skal ivareta utvikling av gang- og sykkelveggar i Bjørnafjorden kommune. Allereie innmeldte delstrekningar ligg som delprosjekt under sykkelstrategien. Visjonen for sykkelstrategien for Bjørnafjorden kommune er: Det er attraktivt og trygt å sykle i Bjørnafjorden kommune. Det overordna målet for sykkelstrategien er: Fleire skal velje sykkel for kortare reiser.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Sykkel er høyt oppe i transportpyramiden.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Post 66 belønningsmidlar til kommunane		1 000	1 000			
MVA							

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Sykkelsatsinga inneheld mange satsings- og tiltaksområde som førebels ikkje er kostnadsberekna. Prosjektet "Sykkelstrategi" er ei porteføljesatsing som gir kommunen føreseielegheit knytt til mindre tiltak for å betre tilhøva for sykkel i kommunen. Inn i dette overordna prosjektarket legg kommunen tildelte midlar for 2021 og 2022 på følgjande delprosjekt: E39 Søfteland sentrum - forstudie: GS-løysingar (150 000), GS-løysing Lidarosgarden- Lyseparken.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjuping

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjuping

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Status plan og gjennomføring



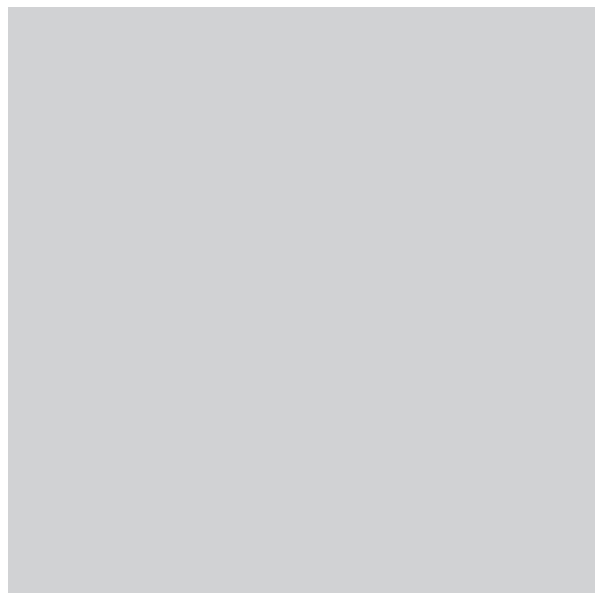
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjuping

Etablering av trafikksikker- og attraktiv GS-løsning langs Hatvikvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet gjeld etablering av trafikksikker- og attraktiv gang- og sykkelløsning langs Hatvikvegen. For å få areal til gang- og sykkelløsning i samsvar med reguleringsplan, må eksisterande veg skyvast mot nord. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Føremålet med prosjektet er å auke trafikktryggleiken på vegen, som har ein kontinuerleg tafikkvekst. Sentralt i dette tryggleiksarbeidet står utbygging av funksjonelle og sikre GS-løsningar.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Bebuarane langs Hatvikvegen (Solstrand og Bø og Midtbø) har i dag inga fortau eller GS-veg mellom heim og skule/ barnehage eller heim og jobb på Osøyro. Det er ikkje muleg å gå eller sykle til nærast busstopp utan å bevege seg i køyrefeltet for bilane på Hatvikvegen. Etablering av ei trygg GS-løsning vil redusere dagens kortdistansetransport med personbil og leggje til rette for at framtidige bebuarar i det massive utbyggingsprosjektet på Bjånes òg kan velgje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Se tekst over.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Se tekst over. Det finnes i dag ingen tilbud på strekningen.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Se tekst over.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Se tekst over.

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/satsningsområde

Bjørnafjorden kommune er i dialog med fylkeskommunen og Skysst 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 knutepunktutvikling har relevans 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 2025-kr (tal i heile 1000) 175700

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	93 200	51 300	4 200			
MVA	Fylkeskommunale midlar	16 550	9 650	800			

Kostnadsvurdering	Byggherreoverslag; Reguleringsplan
Kostnadsvurdering utdyping	<p>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: "Miljøløftet 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. Ut over tilskotet frå Bjørnafjorden kommune, blir tiltaket med dette fullfinansiert av statlege midlar. Endringane blir arbeidd inn i handlingsprogram 2025-2028". 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 2025 er hentet 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 vedlikeholds karakter).</p>
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?	



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Plan vedteke
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	VD har gitt tiltredelse. Det er gjennomført skjønn, medhold til grunneigar, vil bli ankesak, kan ha innvirkning på total kostnad
Forberedande arbeid	Detaljprosjektering ferdig

Forberedende arbeid utdyping

Prosjektering ferdig nov 2022. Bøtre bro som realiseres i tilknytning til prosjektet er godkjent i VD.

Status plan og gjennomføring

Ikke relevant.

**Gjennomføringsplan**

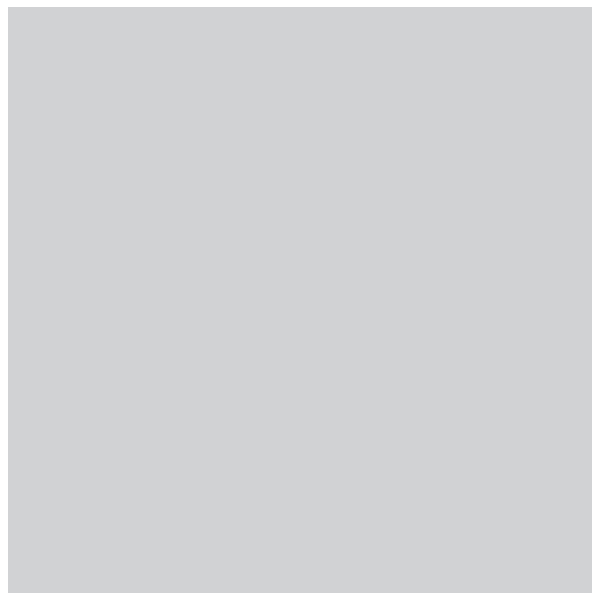
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Prosjektering ferdig nov. 2023, Tiltaket starta opp i mars 2024, estimert ferdigstilling sommer /tidleg haust 2026. Sluttoppgjer truleg ferdig i 2027.

Fv5150 Trolldalen–Lepsøyvegen - trygg GS-løsning

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikk-tryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Bygging av fortau samt overgang iht. godkjent reguleringsplan med differensiert standard, jf. VLFK rapport. Differensiert standard for gåande og syklande (2020). Regional vegmyndigheit har ikkje kapasitet til å følgje opp det lokale ønsket og behovet for utbetring av strekninga i 2021. Det skal difor utarbeidast ein gjennomføringsavtale mellom fylkeskommunen og kommunen som mellom anna avklarar byggherreansvaret. Dialog er oppretta mellom kommunen og VLFK. Formålet med prosjektet. Etablere ei trygg løysing for mjuke trafikanter etter differensiert standard jf. regionalt prosjekt, Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur, Vestland fylkeskommune, Multiconsult rapport nov. 2020 og slik redusere utslepp av klimagassar frå personbilar samt redusere risikoen for alvorlege ulykker. Strekninga er definert som farleg skuleveg og det kan søkast om skuleskyss.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Prosjektet bidrar sterkt for ein tryggare framkome for gåande/syklande . Det er pr. i dag fortau både nord og sør for aktuelt prosjekt.Dette tiltaket vil knyte saman desse.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Dette prosjektet knyter saman eksisterande fortau og det er prosjektert inn fleire trygge vegkryssinger.

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Nytt fortau, fleire trygge overganger samt opparbeiding av trygt kollektivstopp og trygg gange til fleire kollektivruter.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det ligg ikkje føre nokre trafikktejing på denne strekninga. Avdeling for oppvekst i Bjørnafjorden kommune meiner at barn vil kunne begynne å gå eller sykle til skulen/fritids-/idrettsarena når strekninga er trygg. Reduksjonen i utslepp av klimagassar vil følgje av talet elevar som nyttar privat skuleskyss.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Det blir bedre belysning for kryssningspunkt.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	2 000					
Bygging	Statlege post 30-midlar		13 200				
MVA			3 300				

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Det er utarbeid eit kostnadsoverslag som bygger på at differensiert standard for GS-løysingar vert lagt til grunn for prosjektet. Estimater er frå 2017 og følgeleg utdatert. Nytt byggherreoverslag frå 2022 er satt til 7,5 mill. (8,2 forventa 2024-kr.) Bjørnafjorden kommune søkte om kr 3 mill. i 2023 frå Post 30 midlar, men fekk ikkje løyving i statsbudsjett. Det er ikkje vurdert løyvd fylkeskommunale midlar til tiltaket, den økonomiske risikoen i prosjektet ligg på Bjørnafjorden kommune. Vi søker no om 7,2 mill. over Post 30 midlar og nyttar 1 mill. frå belønningsmidlar til planlegging. Nytt kostnadsoverslag etter kontraktsinngåing medio 2024 og utviklingen på anlegget er pris overslag justert til 14,8 mil inkl.mva.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

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

Lepsøy vegen , fra dette strekket er tidligere utbedra med fortau.I sørre enden av prosjektet har kommunen utbedra med fortau i Nilsavegen mot kollektiv ved E 39 på begge sider.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing Prosjektet er under utførelse.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing Vestland Fylke har gjennomført grunnerverv og avtaler.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig; Byggesak godkjent

Forberedande arbeid utdjujing

Status plan og gjennomføring



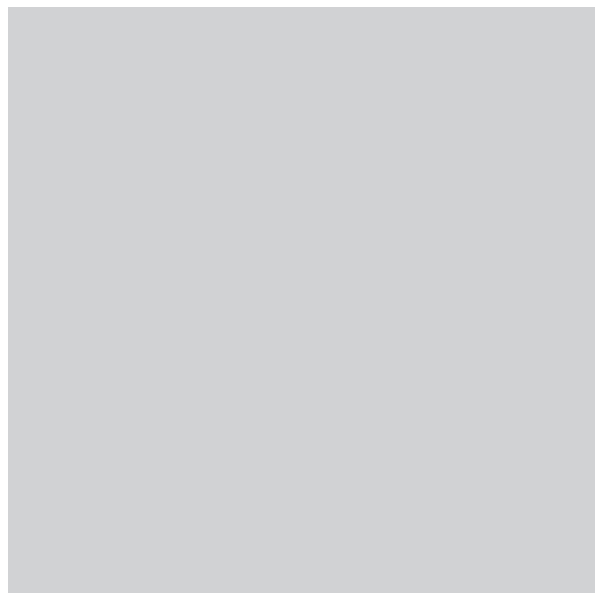
Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						3. kvartal 2024	2. kvartal 2025	4. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdjujing

Åsen-Helleskaret gang og sykkelveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune; Bjørnafjorden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er dag ikkje gang og sykkelforbindelse frå Lysefjorden til Endelausemarka. Dette prosjektet vil gi ei sykkelforbindelse mellom senter i Lysefjorden og Endelausemarka. Lysefjorden er det nest største vekstområde i kommunen og nye bustadsområder ligg langs denne vegen. Det er ikkje alternativ gang og sykkeløysingar i dette området, fylkesvegane har ikkje tilbod til mjuke trafikantar og vil framleis være open for trafikk når Åsen- Helleskaret åpnar.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Kortere veg for gåande og syklande til viktig knutepunkt for kollektivtransport inn mot Bergen sentrum og Osøyro. Området har xx busette i dag. Omfanget er ikkje vurdert pr.no.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Det er i dag ikkje gang og sykkel løysing mellom Lysefjorden til Endelausemarka. Hovedstamline for buss. Omfanget er ikkje vurdert pr.no.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Det vil bli ein heilhet i g/s systemet i Lysefjorden. I dag manglar tilbodet mellom skule og fram til post nord/ avkjøysle til Lyseklostervegen. Deretter er det tilbod fram til Endelausmarka. Prosjektet er utvida med G/S fra fylkesveg langs ny kommunalveg mot eksisterende bebyggelse/ barnehage/skule/idretsanlegg.

Bidrar prosjektet til betre trafikk-tryggleik?	Ja	Ja. det er ikke tilbud for syklende og gåande langs strekket. Det er heller ikkje alternativ langs eksisterande veg, Lyseklostervegen. Vi kan ikke legge til rette for innfrtsarkering for sykkel før eit trygt tilbud er på plass. i dag står det omlag 80 bilar på innfartsparkeringa for bil. Tilbodet vil kunne legge t rette for at fleire vil velje sykkel på strekket som er ca 2 km.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?		Mogleg å gå eller sykle til kollektivknutepunkt. Til informasjon vil sykkelvegen følge framtid trase for kollektiv. Sykketilbod.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?		Sykkelvegen knyt saman eksisterande og framtidig busetning i Lysefjorden og næringsareal langs E39 samt regional stamline mellom Osøyro og Bergen. Til informasjon vil sykkelvegen følge framtid trase for kollektiv. tilbodet vil gjere det trykt og effektivt å nytte sykkel mellom bustad og arbeidsstad. Anten aleine, eller i kombinasjon med kollektivt.

Samfunnsøkonomisk nytte

Folkehelseperspektiv. Stor arbeidsplass i Lysefjorden - Lyseparken post nord. Trygg skuleveg til skule og idrettsanlegg.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar	57 475					
MVA		14 369					

Kostnadsvurdering

Byggherreoverslag; Reguleringsplan; Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Byggherreoverslag, kalkyle inkludert 15% usikkerhet. Dette er medrekna fylkesveg og kommunal tilstøytane veg.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Dette prosjektet henger senere sammen med ulike sykkelprosjekt mot sentrum, Drange og Søfteland. Henger også sammen med kollektivknutepunkt mot Bergen og Sørøver.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing Ferdig regulert.

Status grunnerverv Avklart

Status grunnerverv utdjujing Minnelege avtalar med grunneigare er inngått.

Forberedande arbeid Detaljprosjektering ferdig

Forberedande arbeid utdjujing Arbeidsteikningar og anbudsgrunnlag får veg, VA og g/s veg er ferdigstilt. Anlegget er startet.

Status plan og gjennomføring Ferdig regulert.



Gjennomføringsplan

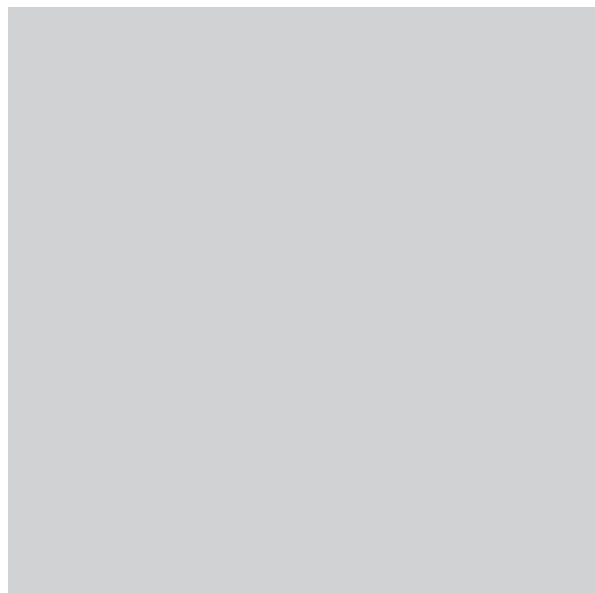
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
						2. kvartal 2023	3. kvartal 2025	2. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdjujing

Byggherre kalkyle inkludert byggetid.

Sykkelparkering

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	



Prosjektomtale og føremål:

Utarbeide planer og montere opp sykkelparkering på aktuelle knutepunkt for kollektiv. Dette for å stimulera til meir sykling og at syklane er trygge.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Trygge sykkelparkering gjer at dei som går kan ha sykkel som alternativ.
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Nei	
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

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.

Forberedende arbeid

Forberedende arbeid utdyping Vestland fylkeskommune har inngått avtale som kommunen vil nytte.

Status plan og gjennomføring



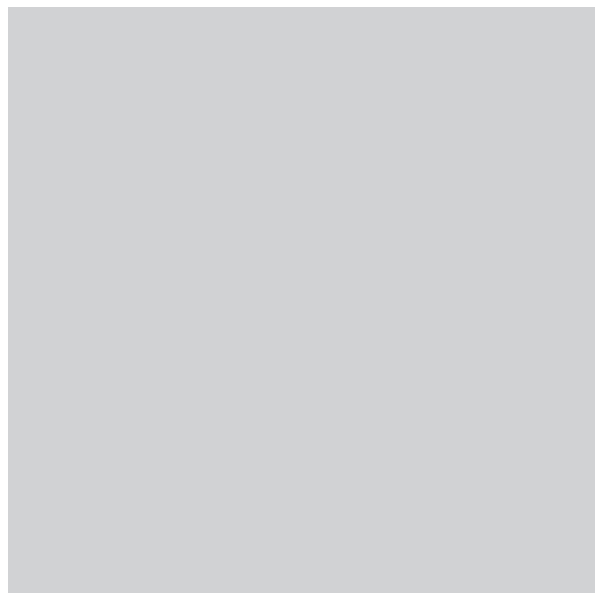
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Innfartsparkering og kollektivterminal Osøyro

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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. 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Regionsenteret vil bli tryggare og meir attraktivt for gåande, syklande og kollektiv reisande når parkeringsplassane blir flytta inn i fjell.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Ein får avsett plass til innfartsparkering og knytta denne opp til kollektivterminal på Osøyro.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Ved å fjerne parkeringsplassar frå der folk går og sykklar i dag, vil ein få redusert trafikk i regionsenteret.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom 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 kommuneplanen om fortetting må vi transformere regionsenteret i tråd med nyleg vedteken områdeplan for Osøyro.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Det kan bli meir attraktivt for pendlarar som skal vidare med buss, å sette frå seg bilen. Innfartsparkeringsplassane i fjellhallen vil ha meir nærheit til haldeplassen enn dagens innfartsparkering ved Fjellheim.

Samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet vil bidra til at vi kan realisere andre planar for ønska sentrumsutvikling i regionsenteret.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet støttar opp om fortettingspolitikk og betre arealbruk.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet		2 000				
Reguleringsplan	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 600					
Bygging	Statlege post 30-midlar			20 000	60 000		
MVA							

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Det er varsla oppstart av reguleringsplan. Det er gjort grunnundersøkingar.

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
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2. halvår
Planstatus utdjujing	Det er varsla oppstart av reguleringsplan våren 2024. Valt konsulent til reguleringsplanarbeidet. Grunnundersøkingar er gjort. Tek sikte på 1. gangs behandling av planen våren 2025 og 2. gangs behandling hausten 2025.
Status grunnerverv	
Status grunnerverv utdjujing	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 utdjujing	Det er gjennomført moglegheitsstudie. Tiltaket er planlagt i områdeplan for Osøyro som blei godkjent hausten 2024.
Status plan og gjennomføring	



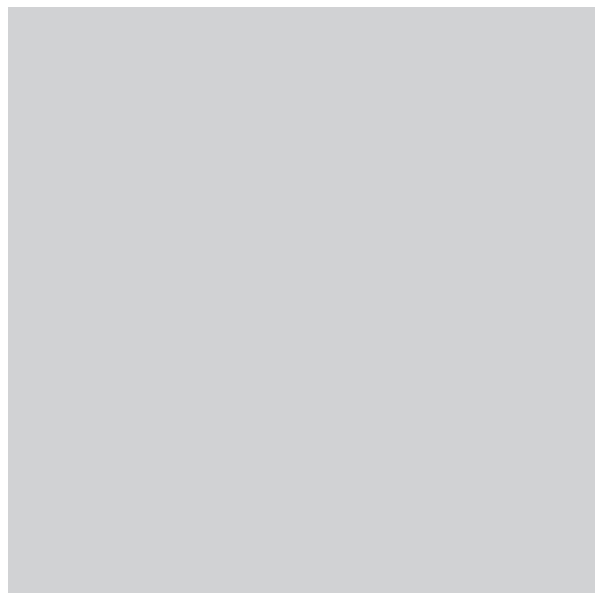
Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdjujing

Ferstadvegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Bjørnafjorden kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Bedre fremkommelighet for gående, treng ikke ta hensyn til trafikken på veien.
Bidrar prosjektet til 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.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Viderefører tidligere prosjekter.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tryggere ferdsel for gående og sykklande.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	

Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde

Her er det ingen berøring med infrastruktur i grunnen. Det må fjernes en del stolper og luftstrekk. Ny be-lysning er lagt inn i kalkyle.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Post 66 belønningsmidlar til kommunane		500				
Bygging	Statlege post 30-midlar		400				
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, Nilsaveien 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping

Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Ikke påbegynt.
Forberedende arbeid	Prosjektering pågår
Forberedende arbeid utdyping	Trase` er valgt.
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

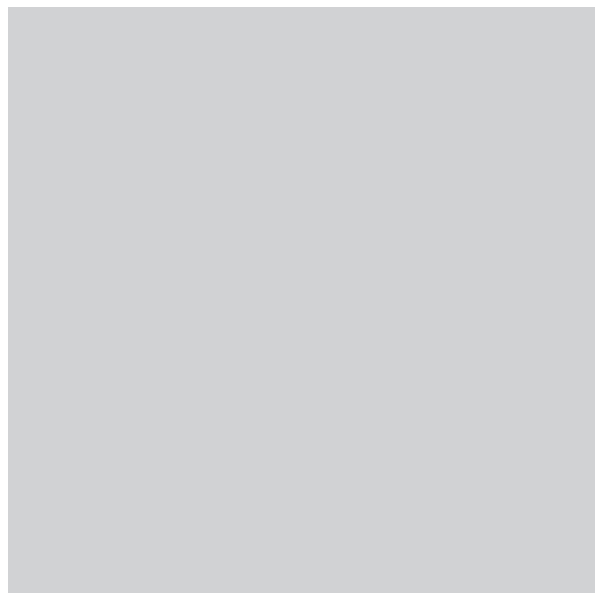
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
4. kvartal 2024	1. kvartal 2025			1. kvartal 2025	1. kvartal 2025	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. kvartal 2026

Gjennomføringsplan utdyping

Nærmere gjennomføringsplan kommer etter prosjekteringsfasen.

Hatvikvegen-Finnebrekka -Bybrua

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet gjeld etablering av trafikksikker- og attraktiv gang- og sykkelløysing langs Hatvikvegen. 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.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket vil betre framkome, særleg for syklistar som vil få noko større plass til å passere gåande.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Tiltaket vil gi ein samanhengande gang- og sykkelveg av lik standard på Hatvikvegen. Dette strekket er slik sett ein missing link.
Bidrar prosjektet til 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.

Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket vil gjere det mogeleg å fortette i regionsenteret.
Bidrar prosjektet til 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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

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

Kostnadsvurdering

Kostnadsvurdering utdyping

Ved denne rulleringa er det ikkje teke ei vurdering av kostnader. Planarbeid ikkje starta, men er venta å starte opp i 2025. Tiltaket er forankra i vedteken planbudsjett for tiltak på fylkesveg i 2025. 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?

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



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Nei
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdjuping	Planarbeid ikkje starta, men er venta å starte opp i 2025.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjuping	
Forberedande arbeid	Ikke aktuelt
Forberedande arbeid utdjuping	
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

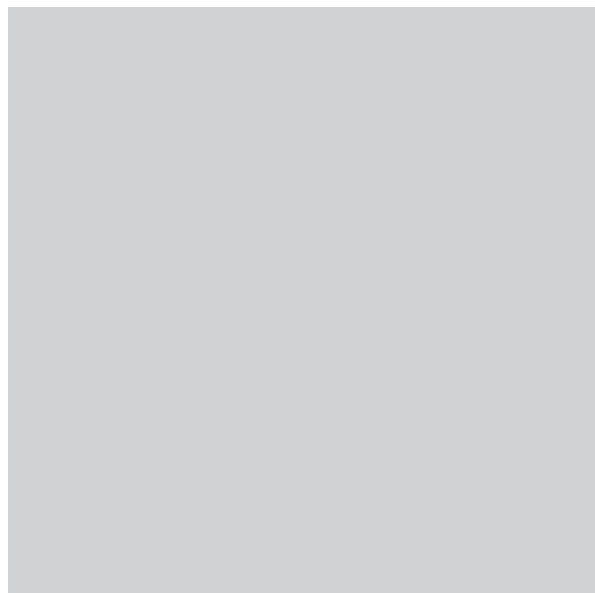
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjuping

Det er venta oppstart av reguleringsplan i løpet av 2025.

Snarvegar Osøyro

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Ja
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe 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:

Nye snarvegar frå Midtskogvegen til kollektivterminal. Oppgradere trapper og barnetråkk. Snarvegar Finnebrekka. Mindre gangbruer over Oselva.



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 gje 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/satsningsområde

Fleire snarvegar vil rette seg mot kollektivterminalen på Osøyro.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Statlege post 30-midlar		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.



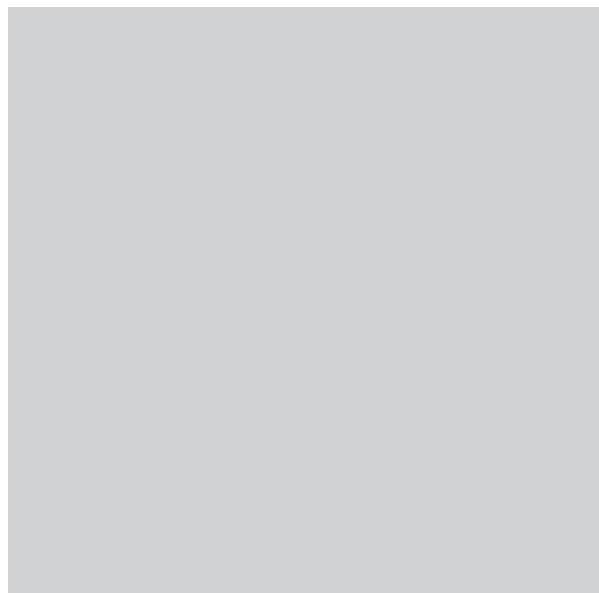
Plan og gjennomføring

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 grunnerverv.

Oppgradering holdeplasser E39 Bjørnafjorden

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Statens vegvesen



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 haldeplassar. Det er etter opning av ny E39 med bompengeinnkrevjing i 2022 erfart stort auka etterspurnad etter kollektivreiser langs E39, og det bør vere potensiale for ytterlegare auke. Dette aukar viktigheita av at haldeplassane blir utforma trygge både for kollektivtrafikanter og rutebuss. Haldeplassane vil framleis liggje på riksveggrunn slik at det ikkje blir behov for grunnverv. Det blir lagt til grunn at det ikkje er behov for reguleringsplan.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Det blir lagt opp til utbetring av haldeplassane 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 haldeplassar 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 haldeplassane 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 haldeplassar 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 haldeplassar. Opning av ny E39 med bomsnitt har gitt potensiale for stort auka etterspurnad etter kollektivreiser. Dette aukar viktigheita av at haldeplassane 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 haldeplassane. 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/satsningsområde

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	Statlege post 30-midlar		600	1 200			
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Grovt estimat, bygger tiltakene som er mulig innenfor rammen. Tall uten mva. Avrundet og oppdatert til 2025-kr. Endra periodisering samanlikna med tidlegare til ? første år og ? andre år.

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.



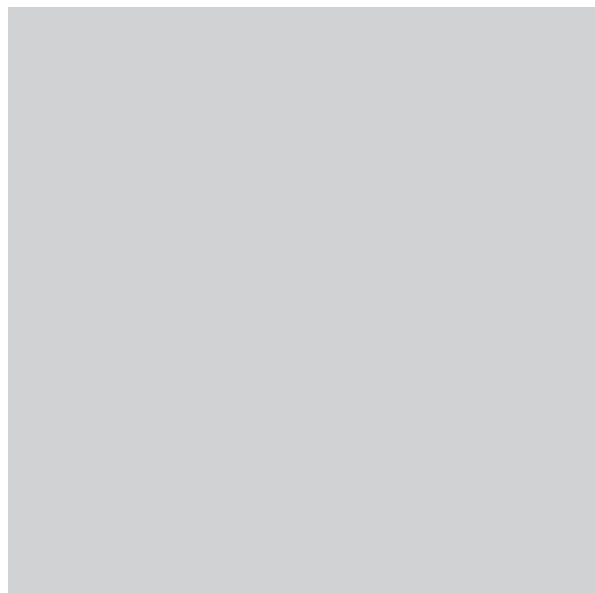
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Haldeplassane ligg på riksveggrunn. Det er ikkje blir behov for grunnerv. Det blir lagt til grunn at det ikkje er behov for reguleringsplan.

Strategi for grøn mobilitet Bjørnafjorden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe sør
Kommune:	Bjørnafjorden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Bjørnafjorden kommune



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). I 2024 gikk det ein del lønskostnadar til å utarbeide grøn mobilitetsstrategi. 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:

Prosjekt som kan inngå vil avklarast i handlingsprogram for Grøn mobilitetsstrategi for Bjørnafjorden kommune. I tillegg kan ein greie ut moglegheiter for gang og sykkelveg Skjelåsen – til påkopling Åsen/Hellskaret / Lysekloster skule og resterande del av Hatvikvegen Fv552. Ringbusstilbod NoreNeset/Tøsdalskiftet/Osøyro, Hent-meg/Bestillingstransport for områder/bygder i austre delen av Bjørnafjorden og inn til Eikelandsosen. Og vurdere fleire areal til framtidig innfartsparkeringar knytt mot E-39



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	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	1 000	2 500	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.



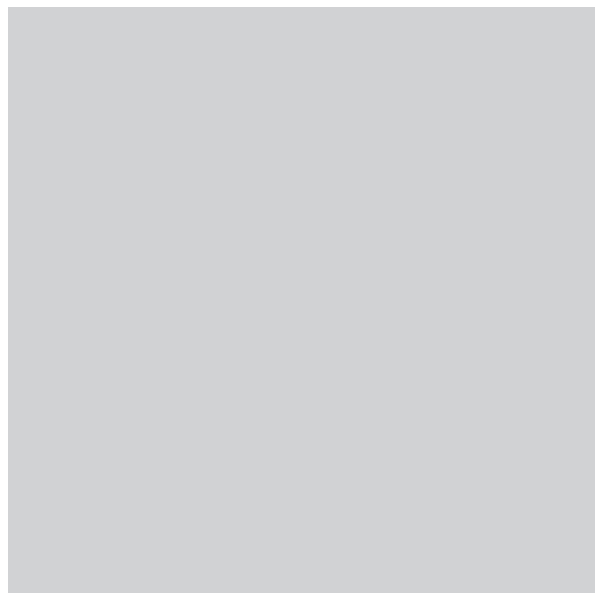
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Det er ein mindre pott som kan nyttast til mindre prosjekt som ikkje treng reguleringsplan.

Skogsskiftet sentrumsområde

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Etablering av samanhengande gang- og sykkelveg langs fylkesveg og utbetring av kryss ved kommunesenteret 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 rundkøyningar. Total strekning er om lag 1400-1500 m inkludert påkoplingar i kryss. Formålet med tiltaket er å styrke kommunedelsenteret ved å leggje betre til rette for mjuke trafikantar og opne for fortetting av bustader og sentrumsfunksjonar.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Nei	
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket gir samanhengande tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen og frå bustadområda ved Kallestad til sentrum. Prosjektet vil og betre tilkomsten for mjuke trafikantar frå planlagte bustadfelt til kollektivterminal og skule/ idrettsområde.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samheng i transportsystemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengande g/s-veg gjennom sentrum. Betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal.

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Oppstramming av kryss fra fylkesvegen, etablerer tilbud for mjuke trafikanter langs fylkesvegen, oppstramming av kryss på kommunalt vegnett. Rundkøyning bidrar til redusert hastighet nær sentrum.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med kollektivtilbud, handels- og tjenestefunksjonar og idretts- og kulturtilbod.
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

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/satsningsområde

Sammensatt prosjekt som har i seg elementer fra fleire innsatsområde, g/s, kollektiv, effektiv arealbruk, trafikksikkerhet.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 172200

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	9 500					
Bygging	Statlege post 30-midlar		24 300	48 600	48 600	10 287	
MVA	Fylkeskommunale midlar		5 700	11 400	11 400	2 413	

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/avlaup er tatt ut. Overslaget er eit P85. For fylkesvegen og g/s løysingar langs denne, er det gjort ei meir enkel kostnadsvurdering frå konsulent, der kostnadsbildet er omlag 70 mill. eks MVA. Samla kostnad er vurdert til 140 mill. eks. MVA. Det har vore innleiiande samtalar med private utviklarar av prosjekt området, og intensjonen er å hente inn ekstern finansiering for deler av totalsummen gjennom utbyggingsavtalar. Dei tiltaka kommunen ber om finansiering av gjennom Miljøløftet er dei tiltaka med høgast måloppnåing dvs kommunal veg gang/sykkelveg og kollektiv og g/s langs fylkesvegen. Fylkeskommunen gjennomførte eit byggherre-anslag i mai 2023. Dette anga fylkesvegprosjektet å ha ein antatt total kostnad 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 samanheng med andre prosjekt/tiltak?



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?

Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdyping

Tiltaket er planavklart

Status grunnerverv

Arbeid pågår

Status grunnerverv utdyping

Avklarast utan ekspropriasjon, står att eit erverv – manglar avtale, men positiv tilbakemelding frå grunneigar

Forberedende arbeid	Prosjektering pågår
Forberedende arbeid utdyping	Grunnboringar er venta gjennomført 2024Avskoging er starta for å gi tilkomst til grunnboringar.
Status plan og gjennomføring	Kommunal detaljregulering av området er i slutfasen, og planen er venta sluttbehandla 1. halvår 2023.



Gjennomføringsplan

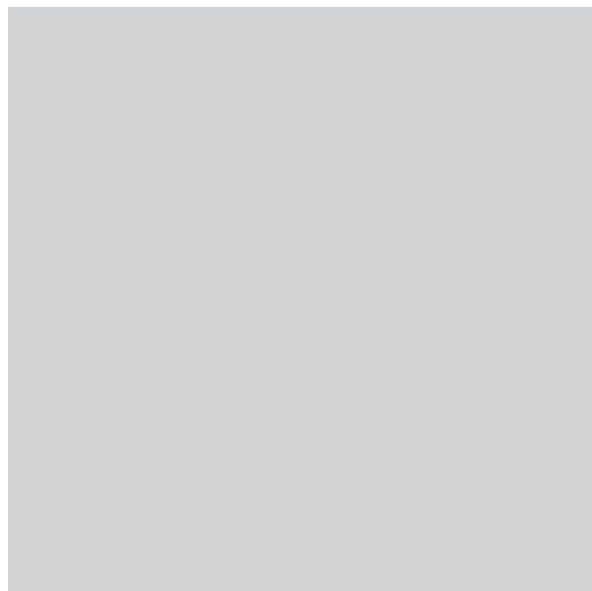
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdyping

Tiltaket er planavklart. Oppstart prosjektering årsskiftet 2023/24, grunnboringar i 2024, Tidspunkt for utlysning og realisering avhenger av tilsagn om statlige midler. Utlysning i 2026, slutt oppgjer estimert i 2029, uten midler i 2025. Forseres med utlysning våren 2025 om midler i 2025.

Innfartsparkering Ågotnes

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Innfartsparkering
Tiltaksområde:	Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Utbygging av omlag 110 nye plassar for innfartsparkering ved kollektivterminal på Ågotnes. Dagens løysing med park- and ride har høgt belegg og i samband med utbygging av Sotrasambandet er det vurdert som naudsynt å auke kapasiteten på innfartsparkering ved knutepunktet på Ågotnes, slik at fleire kan velje kollektiv eller samkjøring i ein periode med utfordrande trafikkavvikling. Prosjektet er drøfta i arbeidsgruppe vest og med utvida fagområder i VLFK og Skyss. Plassering blir på kommunal eigedom, og det vil bli tilrettelagt for snarvegar for gåande ned mot terminalen. VLFK har gjeve førehandsuttale til søknaden, og sett krav om utbetring av kryss mot Landrovegen, slik at dette framstår som meir trafiksikkert ved auka bruk. Denne utbetringa vil bli inkludert i arbeidet med innfartsparkeringa.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Ved at fleire parkerer bilen på utsida av køsnitt, kan bussen få betre framkome
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklende?	Ja	Ved at fleire parkerer bilen på utsida av køsnitt, kan bussen få betre framkome. Det er og tenkt etablert ny og sikker sykkelparkering i området.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Vil gje høve til å parkere bil og i større grad bruke kollektiv transport

Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Oppstramming av kryss inn til kollektivterminal
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Vil kunne gje færre personbilreiser inn mot Straume/Bergen

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje gjort spesielle berekningar på dette. I anleggsfasen til Sotrasambandet vil det kunne bli krevjande trafikale tilhøve. Ved å få færre bilar inn mot køsnitt kan dette medverke til at kollektiv transport og andre som vel bil får noko betre trafikkavvikling, som igjen vil vera ein samfunnsøkonomisk fordel.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet vil vere med å utvikle kollektivknutepunktet på Ågotnes

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Vil henge saman med satsingsområde kollektiv



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	7 640					
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 910					

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet er kostnadsrekna til omlag 9,55 mill ink MVA. Etter framdriftsplan skal det lysast ut ei totalenterprise over nyttår. Kostnads kalkylene er inkludert 20% usikkerhet. Kommunen ønskjer å omdisponere tidlegare utbetaling på 2,4 mill (1,4 + 1 mill) til prosjekt "Bysyklar i regionsenter" til prosjekt "Innfartsparkering Ågotnes". Vidare ber Øygarden kommune om utbetaling av omsøkte belønningsmidlar i 2024 grunna prosjektet vert gjennomført i 2024

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Utvikling av kollektivknutepunkt på Ågotnes, etablering av sykkelparkering finansiert over Miljøløftet, utbedring av delstrekning 1 i Miljøgata vil samla sett gje eit meir funksjonelt tilbod.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing Søkjer om dispensasjon frå gjeldande planar

Status grunnerverv

Status grunnerverv utdjujing Kommunen eig grunnen sjølv

Forberedande arbeid Prosjektering pågår

Forberedande arbeid utdjujing Ferdig med funksjonsbeskrivelse november 2023

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

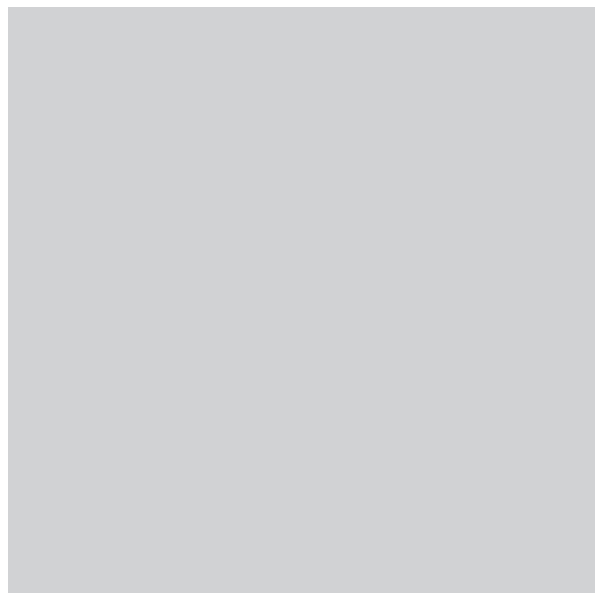
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
				3. kvartal 2023	4. kvartal 2023	2. kvartal 2024	1. kvartal 2025	1. kvartal 2025

Gjennomføringsplan utdjujing

Det blir haust 2023 arbeid med ein funksjonsbeskrivelse som skal vera grunnlag for utlysing av totalentreprise så snart som råd.

Bildøyvegen/Straumsundet bru

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Bildøyvegen er ein kommunal veg og dette prosjektet strekkjer seg frå kryss mot Bildøy bru til Straumsundet bru, samla ei strekning på omlag 1,4 km. Vegen ligg tett på Straume sentrum og er den naturlege vegen til/frå sentrum for dei som bur på Bildøy. Barn som bur på Bildøy går i dag på Kolltveit barneskule, medan ungdomsskulen ligg sentralt midt på Bildøy. Grunna manglande tilbod for gåande/syklende har skuleborn frå 1-7 klasse som bur på søre Bildøy og går på Kolltveit barneskule, tilbod om gratis skuleskysst 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 kjørebanelar 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. 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

Nullvekstmålet

Bidrar 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
---	----	--

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Snarvegane inn til skuleområdet vil gje betre framkome frå sør og vest.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Prosjektet vil samle gje betre løysingar for området
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Ved å skilje biltrafikk frå mjuke trafikantar
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Sjå over
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er ikkje gjort noko kost-/nytteanalyse på samfunnsøkonomisk nytte. Området ligg tett på regionsenter og skulesenter på Blldøy. På Bildøy bur det totalt 655 personar, 136 av desse er mellom 0 - 17 år.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet er i samsvar med overordna mål i samfunnsplanen til kommunen om å leggje tilrette for at fleire kan gå, sykle og reise kollektiv. Samordna transport og bustadplanlegging.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Andre	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	1 500					
Bygging	Statlege post 30-midlar		15 675	26 125	73 150	73 150	10 450
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	375	3 919	6 531	18 287	18 287	

Kostnadsvurdering

Konsulentrapport

Kostnadsvurdering utdyping

Prosjektet for bildøyvegen blei detaljprosjekttert og kostnadsvurdert i 2019. Kostnadsvurderinga er rekna om til 2024 kroner. For straumsundet bru er det i 2024 gjort eit byggherreoverslag.

Er prosjekt vurdert av byggherre?

Ja

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

Prosjektet må sjåast i samanheng med prosjekt Straume sjøfront - Brattholmen bru, der det på sikt skal lagast ein samanhengande almenning gjennom Straume sentrum.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan? Nei

Har arbeidet med reguleringsplan starta?

Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus 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. Det skal arbeidast med grunnavtalar i 2025 og løyving i 2026 er tiltenkt grunnerverv.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjuping

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

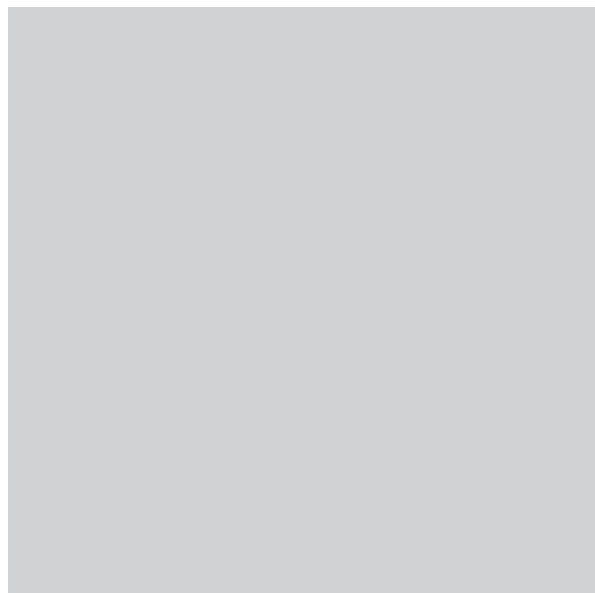
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
1. kvartal 2025	4. kvartal 2025			1. kvartal 2026	4. kvartal 2026	2. kvartal 2027	2. kvartal 2030	

Gjennomføringsplan utdjuping

Vurdering av strekninga i lys av gjennomført trafikkanalyse i 2025. Gjennomgang av tidlegare prosjektering og grunnerverv i 2026, saman med prosjektering i samanheng med plan/prosjekteringsarbeid for ny ungdomsskule Bildøy. Gjennomføringsfase i etter at nytt Sotrasamband er opna i 2027.

Akse Straume sjøfront til gangbru Brattholmen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Øygarden Kommune



Prosjektomtale og føremål:

Det skal etablerast ei kopling for mjuke trafikantar mellom Straume sentrum og utdanningsmiljøet på Bildøy, sjå vedlagte figur. Tiltaket vil bli delt inn i fleire deltiltak som til dømes: Blå - Etablere/oppgradere snarvegar frå Bildøybakken til skuleområdet på Bildøy. Kartlegging av opptråkka snarvegar og moglege nye koplingar skal bli utført gjennom idefasen i nyoppstarta planarbeid for Bildøyna. Raud - Trase for mjuke trafikantar mellom skuleområdet og områdeplan for Branndalsåsen. (SE3 i KDP for Bildøyna) vert opparbeida i Sotrasamband prosjektet. Rosa - Opparbeide snarveg gjennom områderegulering for Branndalsåsen og gang - sykkelbru over Straumsundet. Løysing vert regulert i pågåande områderegulering for Branndalsåsen 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, KDPL S3A. 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 Grønamyrsvegen til parken Varden. Tiltaket er planavklart og delvis påbegynt. Kvitt - 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket vil bidra til å redusere avstandar mellom ulike målpunkt og auke framkome for mjuke trafikantar
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Tiltaket vil bidra til å knyte sentrum av regionsenteret betra saman med utdanningsmiljøet og øvrige bustadområder
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå svar over
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Tiltaka vil fjerne status "farleg skuleveg" og elevar vil kunne ferdast tryggare på skuleveg.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Prosjekta vil medverke til å løyse rekkefølgekrav som vil kunne løyse ut bustadbygging tett på sentrum, kollektivknutepunkt og skule
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Tiltaket vil gjere det meir attraktivt å gå og sykle, og slik redusere behovet for å nytte bil til daglege gjeremål. Tiltaket vil medverke til eit meir kompakt sentrum.

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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Andre	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			2 090			
Bygging	Statlege post 30-midlar				10 450	15 675	
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet			522	2 612	3 919	

Kostnadsvurdering	Annet
Kostnadsvurdering utdyping	Det er gjort ei enkelt vurdering av kostnader knytt til deler av tiltaka, knytt til skuleområdet på Bildøy. 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?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2026
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2. halvår
Planstatus utdyping	Prosjektet består av 11 delprosjekt, der status for planarbeid er ulikt, frå ikkje starta til ferdig regulert.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdyping	Nokre delområder har avklart grunnerverv, medan andre ikkje er avklarte
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdyping	
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

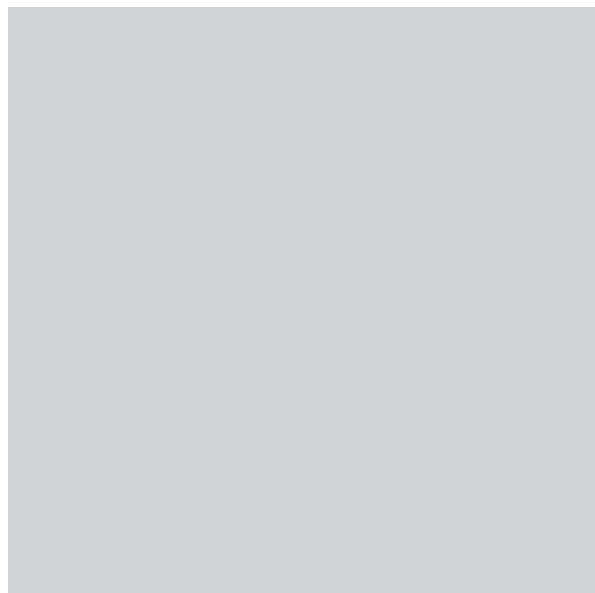
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		1. kvartal 2025	4. kvartal 2026	2. kvartal 2026	3. kvartal 2027	1. kvartal 2028	4. kvartal 2029	2. kvartal 2030

Gjennomføringsplan utdyping

Gjennom 2024 ser kommunen at prosjekta ikkje er modne nok til å be om statlege midlar tidleg i handlingsplanperioden. Det er tenkt å nytte midlar m.a i området der ny ungdomsskule skal byggast på Bildøy.

Vestsidivegen

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er ønskelig å få realisert et tilbud for myke trafikanter på strekninga frå Skålevik skule til ny skuletomt i Møvik. Den ca. 2,5 km lange delstrekninga vil vere framtidig skuleveg til ny skule i Møvik. Ny gang- og sykkelveg her vil knyte skule og lokalsenteret Møvik-Ulveset til busetnaden i Skålvik og Skålvik kunstgrasbane. Det skal regulerast og byggast ny gs-veg langs vestsida langs dagens veg. Fylkeskommunen har i 2023 ferdigstilt et forprosjekt for Vestsidivegen. Dette gir grunnlag for vidare arbeid.



Måloppnåing

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbod til mjuke trafikantar.
--	----	---

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/satsningsområde

Ikke vurdert pt.



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr (tal i heile 1000) 96900

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar					2 000	5 000
Bygging	Statlege post 30-midlar						74 200
MVA	Fylkeskommunale midlar						15 700

Kostnadsvurdering

Annet

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnader er vurderte i forbindelse med utarbeiding av forprosjekt. Likevel er desse usikre. Det er ikkje teke omsyn tilgrunnerverv. 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?

Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?

Planstatus utdjujing

Forprosjekt fra 2023 for Vestsidevegen 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. 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. Tiltaket har ikkje fått planmidlar over det fylkeskommunale planbudsjettet for 2025.

Status grunnverv Ikke avklart

Status grunnverv utdjujing Ikkje relevant pt.

Forberedande arbeid

Forberedande arbeid utdjujing Ikkje relevant pt.

Status plan og gjennomføring



Gjennomføringsplan

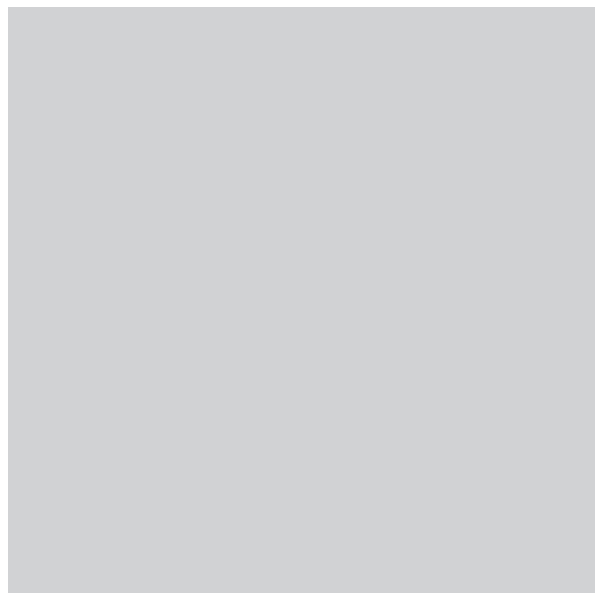
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	

Gjennomføringsplan utdjujing

Det er ved denne rulleringa usikkert når oppstart av reguleringsplan vil kunne skje.

Vorland-Forland

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

På Forland er det ungdomsskule og barneskule og området er definert som lokalsenter i samfunnsplanen til Øygarden kommune. Det ønskes etablert løysing for gåande og syklende. 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. Under detaljprosjektering vil fylkeskommunen vurdere hva som er mulig å få til innenfor gjeldende plan. Tverrsnittet i gjeldende reguleringsplan er breitt og fylkeskommunen ønsker å etablere en nedskalert vegbane for å tilpasse et tilbud for gåande og syklende, 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

Nullvekstmålet

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

Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/eller syklende?	Ja	Det er ikke sammenhengende tilbud på strekningen i dag. Strekninga får tilbud til gåande og syklende og vil derfor gi betre framkomst for gåande og syklende.
Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Sjå svar over.
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Separat anlegg for mjuke trafikantar betrar trafikktryggleiken for denne trafikantgruppa på strekninga.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Nei	
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Ja	Kan gje noko færre reiser der skulebarn blir kjørt til skule, dersom det vert etablert eit meir sikkert tilbud til mjuke trafikantar.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det bur omlag 800 innbyggjarar innanfor sentersona, og omlag 400 av desse har ikkje eit akseptabelt g/s tilbud. 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 tilbud for gåande og syklende mot aust og sør, men manglar tilsvarande tilbud 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/satsningsområde

Ikkje sentralt for dette tiltaket.



Finansiering

Totalkostnad (type)

Totalkostnad i 2025-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 løsnings fram mot neste rullering.
Er prosjekt vurdert av byggherre?	Ja
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samheng med andre prosjekt/tiltak?	Det er ikke vurdert pt.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Nei
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	
Planstatus utdyping	Den regulerte strekninga er om lag 3 km.Reguleringsplanen med ID: 4626_124520160002 Fv.560 (Fv.555) Vorland-Forland i Øygarden kommune. Planen ble godkjent i 2014.
Status grunnerverv	Avklart
Status grunnerverv utdyping	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 utdyping	Ikke relevant
Status plan og gjennomføring	



Gjennomføringsplan

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

Gjennomføringsplan utdyping

Fylkeskommunen vil jobbe vidare med kommunen for å vurdere utstrekning og løsnings fram mot kommande rulleringar av handlingsprogrammet. Oppstart prosjektering kan være mulig fra 2025, avhengig av omfang og kapasitet.

Miljøgate Ågotnes - delstrekning 1

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune
Vegeigar etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune
Driftsansvarleg etter ferdig prosjekt:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Det er under arbeid regulering av miljøgate på Ågotnes mellom parkeringsplass Kårtveitpollen langs fylkesvegn til innkjøring til kollektivterminalen. Reguleringsplanen er nedskalert til ein rein vegplan og etter framdriftsplanen skal planen bli sluttbehandla hausten 2025. 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

Nullvekstmålet

Bidrar prosjektet til redusert reisetid for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Vil gje ei betre og samanhengande løysing for gåande og syklande frå kollektivterminal nordover mot området med mange bustader
Bidrar prosjektet til betre framkome for kollektiv, gåande og/ eller syklande?	Ja	Ved ei mogleg forlenging av regionstamlinje frå Ågotnes nordover til Angeltveit, vil dette vera ein flaskehals som må utbedrast før ei slik forlenging kan gjennomførast

Bidrar prosjektet til betre heilskap/samanheng i transport-systemet/-nettverket?	Ja	Etablerer samanhengande GS veg og betre koblingar for mjuke trafikantar til kollektivterminal
Bidrar prosjektet til betre trafikktryggleik?	Ja	Strekninga har hatt nokre ulykker med mjuke trafikantar, og det er gjort midlertidige tiltak for å betre tryggleiken. Ei miljøgate og betre løysingar for mjuke trafikantar vil og gje betre tryggleik.
Bidrar prosjektet til å redusere behovet for personbilreiser gjennom effektiv arealutnytting?	Ja	Tiltaket opnar for fortetting med bustader tett på kommunedelsenteret med nærleik til offentlege tilbod og kollektivterminal
Bidrar prosjektet til færre personbilreiser på andre måtar?	Nei	Nei.

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/satsningsområde



Finansiering

Totalkostnad (type) Antatt totalkostnad

Totalkostnad i 2025-kr 94139
(tal i heile 1000)

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar utanfor Miljøløftet		4 160				
Reguleringsplan	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	4 680					
Bygging	Statlege post 30-midlar			33 231	33 231		
MVA	Fylkeskommunale midlar	1 176	1 045	8 308	8 308		

Kostnadsvurdering Annet

Kostnadsvurdering utdyping Kostnadsestimat basert på konsulentvurdering i samband med utarbeiding av reguleringsplan

Er prosjekt vurdert av byggherre? Nei

Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak? Prosjektet må sjåast i samanheng med utvikling av kollektivterminal på Ågotnes, utviding av regionstamlinje føreslått i Mobilitetsplan vest.



Plan og gjennomføring

Krev prosjektet ny reguleringsplan?	Ja
Har arbeidet med reguleringsplan starta?	Ja
Kva år er reguleringsplan venta vedtatt?	2025
Hvilket halvår er reguleringsplan ventet vedtatt?	2. halvår
Planstatus utdjujing	Planområdet er nedskalert i høve opprinneleg plan, og er nå ein rein vegplan. Tentativ 1. gangs behandling mars 2025 og sluttbehandling hausten 2025.
Status grunnerverv	Ikke avklart
Status grunnerverv utdjujing	Reguleringsplan skal avdekke behov for grunnerverv.
Forberedande arbeid	
Forberedande arbeid utdjujing	Etter plan skal ein starte prosjektering i sluttfasen av reguleringsplanarbeidet, for å sikre gode løysingar gjennom samordning av plan og prosjektering.
Status plan og gjennomføring	Kommunen har knytt til seg plankonsulent, er venta snarleg varsel om oppstart. Planområdet har ei større utstrekning enn dette delprosjektet.



Gjennomføringsplan

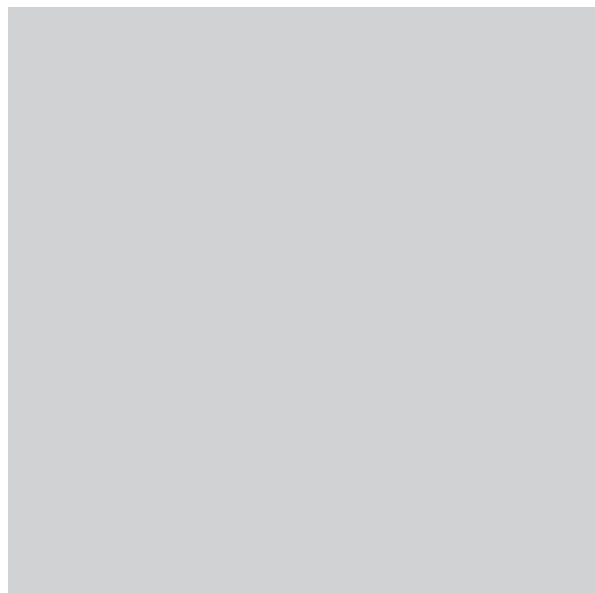
Forprosjekt		Planfase		Prosjekteringsfase		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
		4. kvartal 2022	4. kvartal 2025	4. kvartal 2025	4. kvartal 2026	1. kvartal 2027	4. kvartal 2028	4. kvartal 2028

Gjennomføringsplan utdjujing

Det er rekkefølgekrav til strekninga pr i dag på vedtekne reguleringsplanar. Strekninga er i dag ein flaskehals for vidare utbygging. Strekninga er planlagt ferdig regulert innan 2025, prosjektert i 2026 og gjennomføring i 2027/2028.

Trafikksikringsplan Øygarden

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Øygarden kommune ønskjer å samle dei 3 TS frå gamle Øygarden, Fjell og Sund kommunar i ein ny og samla plan for trafikksikring. Kommunestyret har vedteke revidert planprogram som legg opp til oppstart av samla plan for trafikksikring i 2023.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Oppdatert plan vil gje fokus på arbeid med trafikksikkerhet og gje grunnlag for seinare tiltak og søknad på ulike tilskotsordningar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

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

Kostnadsvurdering utdyping

Estimat på kostnad ved bruk av konsulenttenester til å utarbeide planen. Det vil og bli søkt om støtte frå fylket sine tilskotsordningar. Ber om at løyvinga vert utbetalt i 2023.

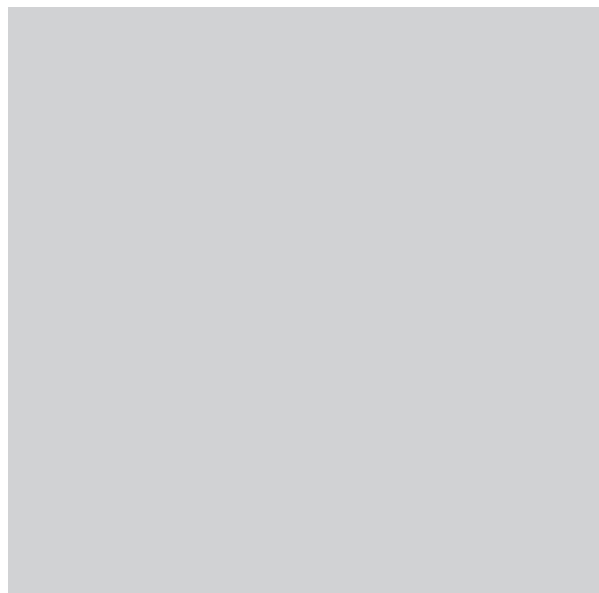
Korleis kan vi tene på å sjå dette prosjektet i samanheng med andre prosjekt/tiltak?

**Plan og gjennomføring****Status for plan og gjennomføring**

Belønningsmidlar utbetalt i 2023. Etter framdriftsplan skal plan vedtakast sommaren 2025

Prosjekt sykkelparkering i regionsenteret

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



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 trafikka-vviklinga 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/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	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?



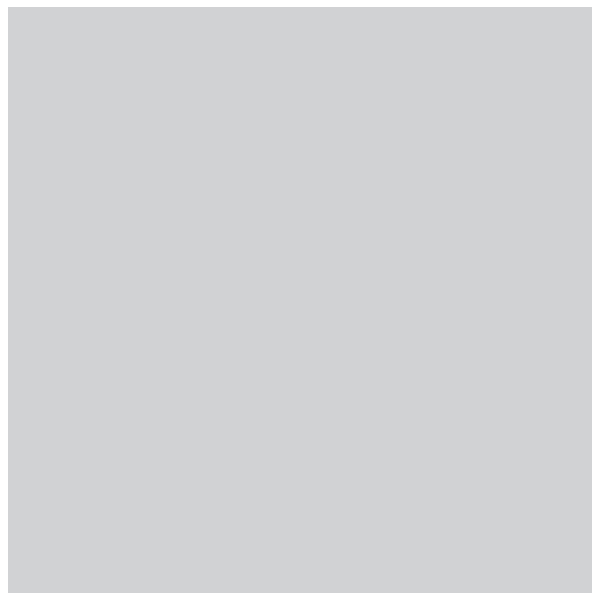
Plan og gjennomføring

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

Trafikkanalyse for regionsenter Straume

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Areal og knutepunktsutvikling; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

For å etablere treffsikre og gode tiltak innan Miljøløftet har Øygarden kommune behov for eit meir heilskapleg kunnskapsgrunnlag for prioritering av satsingar og tiltak. Regionsenteret Straume vil etter etablering av Sotrasambandet få eit endra trafikkmonster og det er eit behov for å gjennomføra eit analysearbeid for å få meir forståing for korleis utbygginga vil påverke mobiliteten i nærområdet, både i anleggsperioden, men og utover ferdigstilling. Ei analyse vil og gje eit fagleg grunnlag for å gjere gode val i overordna planlegging, men og å sikre at dei rette prosjekta vert meldt inn til seinare handlingsprogram i Miljøløftet, både når det gjeld investeringstiltak, tilpassningar opp mot gjeldande reguleringsplanar, mindre tilrettelegging for betre framkome for gang/sykkel. Fleire av regionsentra rundt Bergen vil ha mange av dei same problemstillingane som Straume, og ei slik analyse vil såleis ha overføringsverdi. Prosjektet er drøfta med SVV, VLFK og Sotrasambandet og det er gjort eit val om å løfte det inn i Miljøløftet. I regionsenteret er det både riksveg, fylkesveg og kommunale vegar så eit arbeid vil måtte utførast i tett samarbeid med andre partar. Arbeidet vil bli utført av ekstern kompetanse og samordna inn mot arbeidsgruppe Vest.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Hovudprosjekt - trafikk- og mobilitetsanalyse
Delprosjekt - kartlegging av snarvegar i Straume sentrum



Måloppnåing

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

Analysane vil gje eit godt grunnlag for vidare utbygging av gode løysingar for gange og sykkel

Samfunnsøkonomisk nytte

I kommunen sin samfunndel er utvikling av gode løysingar for mjuke trafikantar i regionsenteret eit viktig kriterium. Området rundt Straume er det området med høgast befolkningstettleik, men samtidig vert det erfart at mykje forflytning internt i området er bilbasert. Det å utvikle eit regionsenter som legg til rette for å kunne bruke nærområdet, koma seg trygt til kollektivknutepunkt osv vil vera eit sentralt mål for både

kommunale og regionale planar. Eit overordna mål for analysen vil vera å sjå på utfordringar og framlegg til tiltak som kan bidra til å nå målet om eit meir bærekraftig transportsystem og den vil bli nytta som eit kunnskapsgrunnlag for kommuneplanen sin arealdel og vidare planarbeid i kommunen.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet samsvarar med kommunen sine overordna mål i samfunnsplan

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Prosjektet vil vera eit kunnskapsgrunnlag for framtidige byggeprosjekt som kan finansierast over Miljøløftet



Finansiering

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

Kostnadsvurdering utdyping

Det er innhenta erfaringstal for tilsvarande arbeid i Bergen kommune, og me legg til grunn ein litt enklare modell. Det er behov for 200.000 tusen ekstra i 2024 i forhold til dei 400.000 som var løyvd i HP 24-27. Dette med bakgrunn i kostnadsoverslag for tildelt konsulent.

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

Må sjåast i samanheng med seinare prosjekt



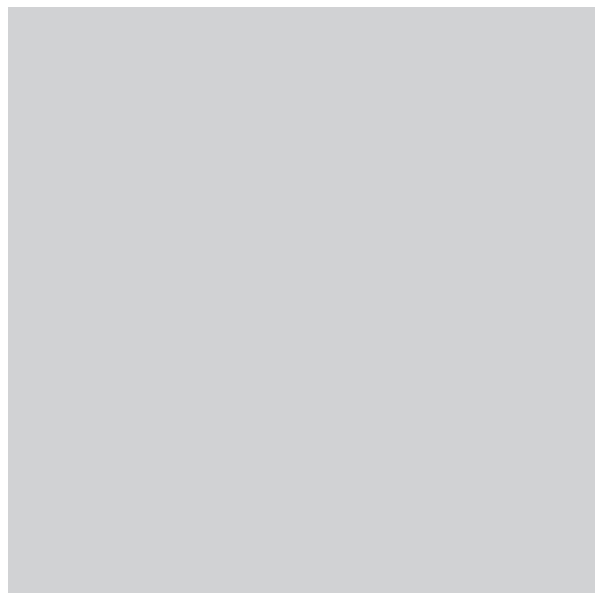
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Analysen er tildelt konsulent og skal gjennomførast innan medio 2024

Arefjordsvegen forprosjekt

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Analyse
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune; Øygarden kommune



Prosjektomtale og føremål:

Arefjordvegen har i dag manglande løysingar for mjuke trafikantar. Det er starta på arbeid med ei trafikkanalyse som mellom anna skal sjå på kjøremønster i Straumeområdet etter at Sotrasambandet er ferdigstilt. Denne analysen vil kunne gje eit godt grunnlag for eit forprosjekt for Arefjordvegen. Det vert bedt om 500.000 i belønningssmidlar i 2025 til forprosjektet. Trafikkanalyse og forprosjekt vil gå over i regulering, og bygging etter at Sotrasambandet er ferdigstilt. Det er mjuke trafikantar som skal ha prioritet i dei løysingane som skal byggast ut.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Forprosjekt Arefjordvegen, regulering av strekninga og bygging etter at hovudløpet for Sotrasambandet er opna i 2027.



Måloppnåing

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

Eit forprosjekt vil gje føringar for seinare løysingar i reguleringsplan og vidare utbygging av strekninga. Løysingar for mjuke trafikantar er prioritert.

Samfunnsøkonomisk nytte

Ikkje vurdert på dette stadiet

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Er i samsvar med overordna mål i samfunnsplan og satsing på mjuke trafikantar. Veggen er prioritert i fylket sitt handlingsprogram for RTP Miljøløftet.

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde

Ikkje vurdert



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	520					
MVA	Kommunale midlar utanfor Miljøløftet	125					

Kostnadsvurdering utdyping

Lågt kostnadsvurdering basert på gjenbruk/prioritering av kjørebane til gåande/syklande

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

Prosjektet må sjåast i samanheng med ei samla vurdering av trafikk- og mobilitetstilbod i regionsenter Straume



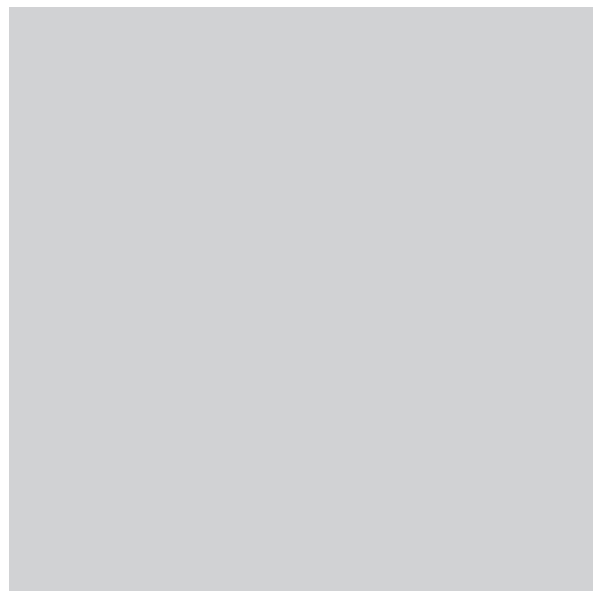
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Planen er å gjennomføre forprosjektet i 2025, regulering i 2025 - 2027 og bygging frå 2027/2028 når Sotrasambandet er gjennomført.

Prosjektstilling for å styrka kompetanse og gjennomføringsevne innanfor mobilitet i Øygarden kommune

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Miljøvenleg teknologi og innovasjon; Andre
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune



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 mobilitetsløyser og auka tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv har vore eit tema som har hatt særleg fokus i arbeidet med samfunnsdelen. I alle medverknadsmøte med innbyggjarar og/eller næringsliv har dette vore eit av dei temaa som har engasjert mest. For å nå viktige målsettingar kring betre folkehelse og ei klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling er det avgjerande å lukkast i arbeidet med mobilitet. Kommunen arbeidar også systematisk med å leggja til rette for at eldre kan bu lengst mogleg heime. For å realisera dette treng kommunen ressursar som kan arbeida med innovasjon og utvikling knytt til mobilitet. Dette vil både handla om haldningsskapande arbeid, utvikling av ny, innovativ og klimavenlege løyser og teknologi, og oppfølging av konkrete miljøløftet prosjekt.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66 belønningsmidlar til kommunane	2 000	1 040	1 040			
MVA							

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

Skal lyse ut stillinga på nytt så snart som råd

Prosjekt ”bysyklar” i regionsenteret

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Trafikktryggleik
Arbeidsgruppe:	Arbeidsgruppe vest
Kommune:	Øygarden kommune
Byggherre/ansvarleg:	Øygarden kommune

Prosjektomtale og føremål:

Med bakgrunn i sykkelbyarbeidet og inngått byvekstavtale ønskjer vi å teste ut ei ordning med utleie av elsykkel i regionsenteret Straume. Basert på erfaringar frå andre kommunar vil vi ta i bruk ei midlertidig utleigeordning med sykkelcontainer. Sykkelcontainere inneheld elsyklar, og kan plasserast i ulike deler av regionsenteret. Ei midlertidig utleigeordning vil bidra til at fleire kan prøva ut elsyklar på ein enkel måte. Føremålet er at dette vil auka sjansene for at fleire vel elsyklar som transportmiddel. Basert på erfaringar frå andre kommunar vel vi å fokusera på utleige av elsyklar, då dette ser ut til å ha størst effekt når det gjeld å endra reisevaner på lang sikt. Prosjektet skal gjennomførast i fleire faser. I første omgang ønsker kommunen å teste utleigeordninga med sykkelcontainer for kommunalt tilsette i kommunen. Ved å teste ut ordninga som eit mindre pilotprosjekt i første omgang vil vi få verdifulle erfaringar før vi ruller ordninga ut i større omfang. Val av eigen kommuneorganisasjon som pilot understøtter viktige satsingar i samfunnsdelen til kommuneplanen (som er under arbeid) som handlar om at kommuneorganisasjonen skal vera eit føregangsdøme innan blant anna klima- og miljøvenleg samfunnsutvikling. Basert på erfaringar med utleigeordninga og sykkelcontainerar vil kommunen vurdere å vidareutvikle prosjektet. Det kan til dømes vere å tilby leasingordning for elsyklar. I den vidare utrullinga av elsykkelutleigeordninga vil vi teste ut fleire målpunkt, som til dømes arbeidsplassintensive verksemder som ligg plassert innanfor kommunesenter og/eller kommunedelsenter. Eit viktig premis for å lukkast i utleigeordninga er at administrering av ordninga og vedlikehald av sykklar er godt ivaretatt. Kommunen har god dialog med bl.a. Basecamp om eit eventuelt samarbeid knytt til vedlikehald av elsyklar. Når det gjeld administrering av utleigeordninga ønsker kommunen å nytte eit brukarvenleg og innovativt system som skal forenkle ordninga både for brukarar og kommunen. Som ledd av prosjektet vil det også vera naturleg å vurdere behovet for betre skilting og merking for syklande i regionsenteret. Betre merking i regionsenteret kan bidra til at sykling vert opplevd som eit trygt transportalternativ. Dette vil igjen bidra til at fleire vel å nytta sykkel i staden for bil i regionsenteret. Formålet med prosjektet: Området kring regionsenteret Straume har store utfordringar med trafikkavviklinga, mykje grunna sprengt kapasitet på Rv555. Dette gir ringverknadar for vegnettet i og rundt regionsenteret, og dei trafikale problema forplanter seg vidare til fleire av innfartsåraane til Straume. Desse problema vert truleg forsterka når anleggsarbeidet til Sotrasambandet starter. I tillegg veit vi at det er mykje intern biltrafikk i Straume-området, og vi ser derfor eit stort potensial til å endre reisevaner og oppnå ein auke i andelen av reiser med sykkel. Utlån av el-sykklar skal testast som eit mogleg avbøtande tiltak i forkant av oppstart av anleggsarbeidet, for å redusere intern

køyring mellom målpunkt på Litlesotra, Bildøy og Kolltveit. Dette vil også bidra til å redusere belastninga på vegnettet og sikre betre framkomst for privatpersonar, næring og offentlege tenester. Ved utbygging av sotrasambandet mister vi også 2/3 av parkeringsdekninga til Rådhuset.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

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

Samfunnsøkonomisk nytte

Regionsenter Straume er i utvikling og fleire skal både arbeide og bu i senterområdet. Det vert vurdert at prosjektet har god samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

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

Kostnadsvurdering utdyping

Kostnadar utover sjølve innkjøp av sykkelcontainere inkluderer: • vedlikehald av elsyklar • administrering av utleigeordninga, inkludert teknologisk løysing for innovativ og brukarvenleg verktøy • informasjonskampanjar og annaTidlegare løyving i 2022 og 2023 ønskjer kommunen å omdisponere til nytt byggeprosjekt for innfartsparkering Ågotnes, samla 2,4 mill eks MVA.

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



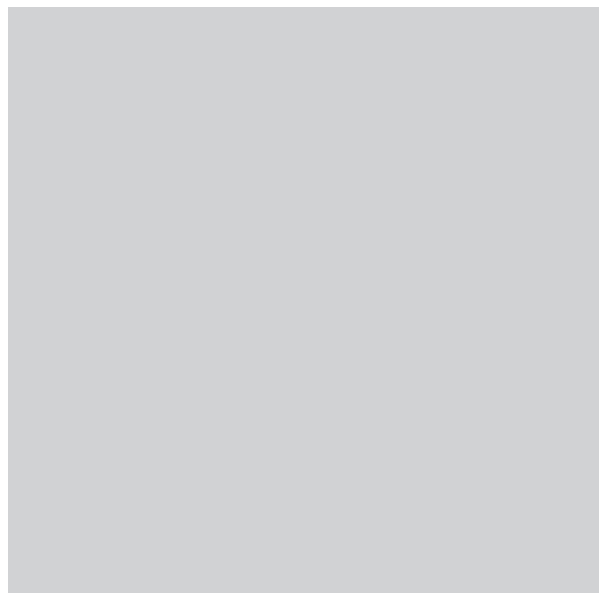
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Prosjektet må utviklast vidare

Samkøyring

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Nei
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Kollektivtransport
Tiltaksområde:	Kollektiv; Miljøvenleg teknologi og innovasjon
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet støttar opp under miljøløftet sitt eige satsingsområde for miljøvenleg teknologi og innovasjon. Prosjektet skal leggje til rette før auka bruk av samkøyring i, og mellom, Bergen og øvrige omegnskommunar i Miljøløftet. Ved å investere i deleteknologi for samkøyring og aktiv marknadsføring skal ein gjere det attraktivt og enkelt å køyre saman med andre som skal same veg. På denne måten vil ein auke bilbelegget og utnytte ledig kapasitet i reisande sine privatbilar. Målet er å integrere tiltaket i kollektivtilbodet i regionen, og at til dømes periodekort frå Skyss på sikt kan fungere som eit av flere betalingsalternativ. På denne måten vil eit ledig passasjerseie i privatbil ha same funksjon som eit ledig sete i buss. I starten vil ein fokusere på utvalde og eigna vegtrasèar med eit tilstrekkeleg sjåfør- og passasjergrunnlag, og i tillegg område som har behov for å eit sterkare mobilitetstilbod. Askøy og Øygarden vart pekt ut som aktuelle kommunar for oppstart av samkøyringpilot. Tall frå 2023 og 2024 viser at samkøyring er eit meir populært tilbod enn forventa. I 2025 blir det gjennomført ei evaluering av prosjektet og vidare veg for prosjektet vil bli avklart.»

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:



Måloppnåing

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

Det er eit stort unytta potensiale i tomme bilseter, dette prosjektet tek sikte på å få fleire mennesker inn i kvar bil, og på den måten redusere talet på bilar på vegane.

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er forventa betydeleg samfunnsøkonomisk gevinst ved å auke personbelegget per privatbil. - Tiltaket sørger for færre bilar på vegane og meir effektiv arealutnytting som igjen vil føre til redusert behov for utbygging og vedlikehald av vegnettet. - Tiltaket kan redusere kø i rushtid og auke framkommelegheita for kollektivtransport, nærings- og godstranport og dei som er avhengig av å bruke bil. - I fylgje NAF (2015) kan reduserte køar spare samfunnet for betydelege summer. - Tiltaket treff med fyrste steg i SSV sin firetrinnsmetodikk om det oppstår kapasitetsproblem på vegsystemet, der ein fyrst skal prioritere tiltak som kan redusere transportbehovet og påverke val av transportmiddel. - Tiltaket kan fungere som viktig reser-

vekapasitet i krisesituasjonar (Sinteff, 2016). - Ellers kan tiltaket bidra med helsegevinstar ved at fleire set bilen att heime, auka personleg mobilitet, redusert behov for parkering og reduserte kostnader for privatpersonar.

Prosjektet sitt forhold til andre planar

Prosjektet sitt forhold til andre fag/satsningsområde



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Post 66: Reduserte bompenger og betre kollektivtilbod	7 831	5 000	5 000	5 000	5 000	
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Tal på reisande er estimert på bakgrunn av tilsvarande teneste etablert i Danmark, og erfaringer frå tidlegare forsøk med samkøyring i Bergen. Berekningsmodell er basert på gjennomsnittleg samkøyringslengde på 30 km og ein gjennomsnittleg stønad per samkøyringstur på kroner 30. Prosjektet har per i dag ikkje finansiering for perioden 2026-2029.

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



Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Prosjektet vart starta opp i 2023, og tilbodet har vist seg å vere populært i fyrste driftsfase.

Belønningsmidlar til drift av kollektivtransport

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	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 ruteendringane.

Kva delprosjekt inngår i prosjektet:

Tidligere bruk av potten ble redegjort for i sak 50/24 i Styringsgruppen i Miljøløftet, 10. oktober 2024. Tiltak for kommende periode vil bli behandlet i Styringsgruppen i forbindelse med sak om handlingsprogram for 2026-2029.



Måloppnåing

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

Ruteproduksjon er den viktigaste måten 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 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/satsningsområde

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							
Andre	Post 66: belønningsmiddel til drift kollektiv		396 000	396 000	396 000	396 000	
MVA							

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.



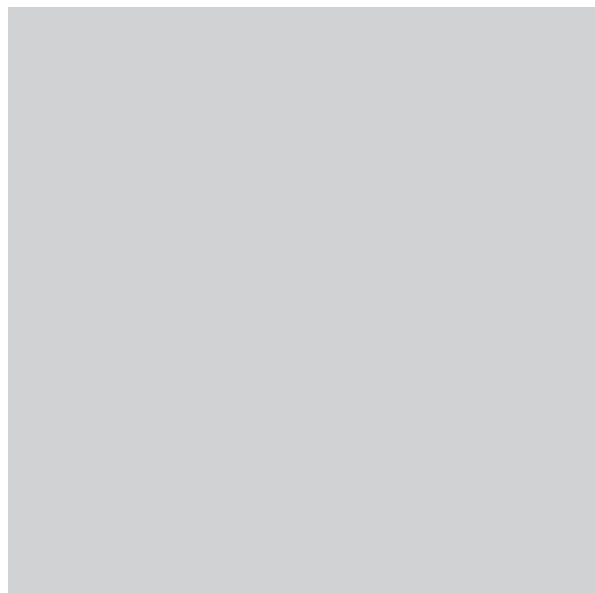
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Belønningsmidlane blir nytta til driften av kollektivtilbodet i bergensområdet.

Sykkeltelling i Bergensområdet

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Sykkel; Analyse
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	Heile avtaleområdet
Byggherre/ansvarleg:	Vestland fylkeskommune



Prosjektomtale og føremål:

Prosjektet går ut på å etablere nye målepunkt for sykkel-tellere, for å fange opp en større andel av sykkelreisene i Bergensområdet. Dette vil gjøre sykkelindeksen mer robust. I tillegg vil det jobbes med andre metoder for å innhente data om sykkelreiser, for å kunne optimisere plassering av sykkelteillere, få betre kunnskap om andelen sykkelreiser og syklistenes rutevalg. Bedre og mer sykkelstatistikk kan framvises ved tellepunktene og brukes i kampanjer for å motivere flere til å sykle. Prosjektet vil se på muligheter til å etablere flere skjermer/skilt rettet mot syklistene som kan vise sykkeldata ved tellepunktene. I første omgang kan det vere snakk om 2 nye sykkelteillpunkt i kommunane, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, og omkring 5 nye sykkelteillpunkt i Bergen, for å skape ett "tett snitt" rundt indre deler av byen. Videre skal prosjektet ta sikte på å samordne datainnhenting fra sykkelteillpunktene i Bergensområdet, slik at alle sykkelteillpunkt er operative og inkludert i sykkelindeksen. Tellepunktene skal være på fylkesveg.

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 sykkelteillpunkt 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/satsningsområde

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 midlar	4 000					
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Etablering av nye enkeltpunkt for sykkelteiling har en anslått kostnad på om lag 250 000 kr. Kostanden vil variere, avhengig av blant annet strømtilgang og omgivelser. I tillegg kommer kostander til å samordne datainnhenting fra sykkelteilingepunktene i Bergensområdet, slik at alle sykkelteilingepunkt er operative og inkludert i sykkelindeksen. Fylkeskommunen vil ha meir oversikt over ytterligere behov for sykkelteilingestyr utover det vi anskaffer i 2025 i løpet av høsten 2025. Det vil takast ein ny vurdering av framtidig behov ved rullering av handlingsprogram for 2027-2030. Fylkeskommunale midler skal gå til etablering av teilingepunkt 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.

Reduserte billettpriser

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	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. Det vert også arbeida vidare med å innføre ein meir fleksibel billettløysing.

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 velje 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/satsningsområde

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							
Andre	Post 66: Reduserte billettprisar på kollektivtransport		60 400				
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Reduserte billettprisar vart iverksatt frå 2021. Endeleg bruk av midlane vert detaljert på seinare tidspunkt. Tilskotet er berekna til 60,3 mill i 2026. Beløpet er berekna ut frå attståande beløp fordelt likt over dei 4 siste åra i avtaleperioden.

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.



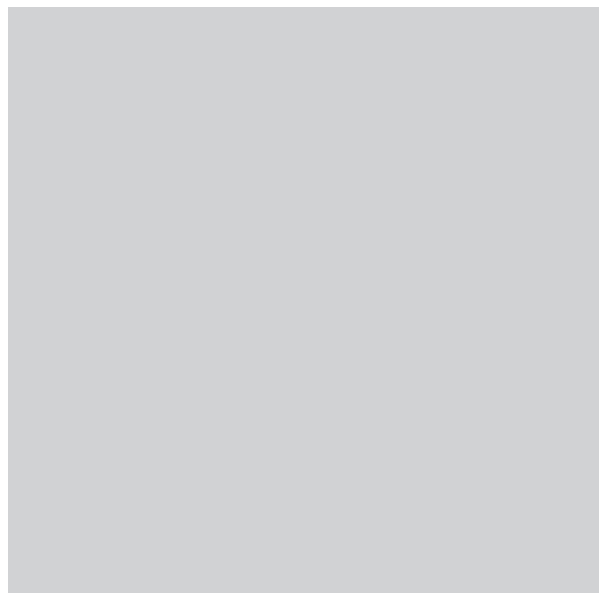
Plan og gjennomføring

Status for plan og gjennomføring

Reduserte billettprisar vart iverksatt frå 2021. Midlane nyttast no til å halde prisane låge i tillegg til at det jobbast med meir fleksible billettar.

Standardheving med vedlikeholdskarakter fylkesveg

Var prosjektet ein del av handlingsprogram 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	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: Søylene Sundtsbrua, Hansaparken bru, 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/oppgradererforholdene 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/satsningsområde

Tiltakene bygger opp under satsingsområder.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Bygging	Fylkeskommunale midlar	329 911	55 200	55 200	35 000	35 000	
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 vurderingar 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 er regnskap fom. 2019 tom. 2023, Det er nytta siste faste indeks tom 2023 og ein budsjettindeks på 4% for 2024 og ein budsjettindeks på 3,5% for 2025.

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



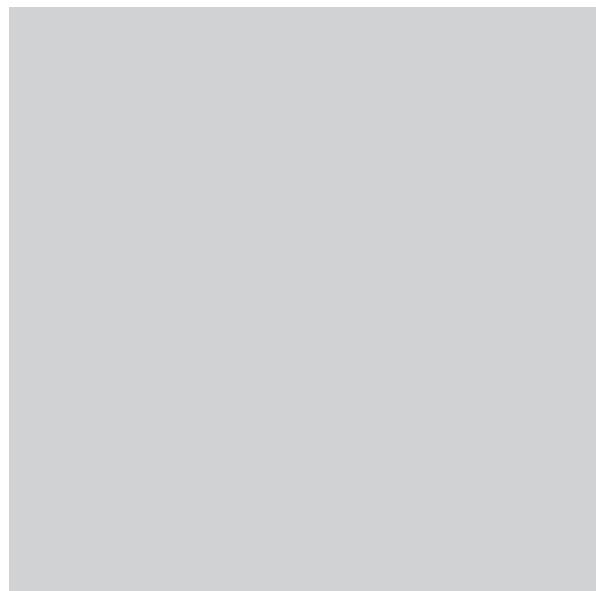
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	Gange og sykkelveg
Tiltaksområde:	Gange; Sykkel; Trafikktryggleik; Kollektiv; Innfartsparkering; Areal og knutepunktsutvikling
Arbeidsgruppe:	Utanfor arbeidsgruppe
Kommune:	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 inndecking 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/satsningsområde

Ikke relevant



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering	Fylkeskommunale midlar	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	
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. Estimert nivå for 2024 ligger for lavt i forhold til innmeldt behov i knytt til prosjekt i porteføljen. Dette blir tatt med i forbindelse med økonomirapporteringen når prognoser for framdrift i det enkelte prosjekt er satt. Budsjettindeks på 4 % for 2024 og 3,5% for 2025. til 2025

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	Nei
Satsingsområde:	
Tiltaksområde:	Sekretariat og kommunikasjon
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/satsningsområde

Arbeidet i sekretariatet skal ivareta alle tiltaksområde i Miljøløftet.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunale midlar		10 608	10 608	10 608	10 608	
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Ca. 6 av 9 millioner går til å drifte sekretariatet (5 årsverk), inkludert tilrettelegging av møte for styringsgruppa, prioriteringsrådet og samordningsfunksjonen, og gjennomføring av seminar og fagdagar. Ca. 3 millionar går til kommunikasjonsarbeidet, både internt og eksternt.

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.



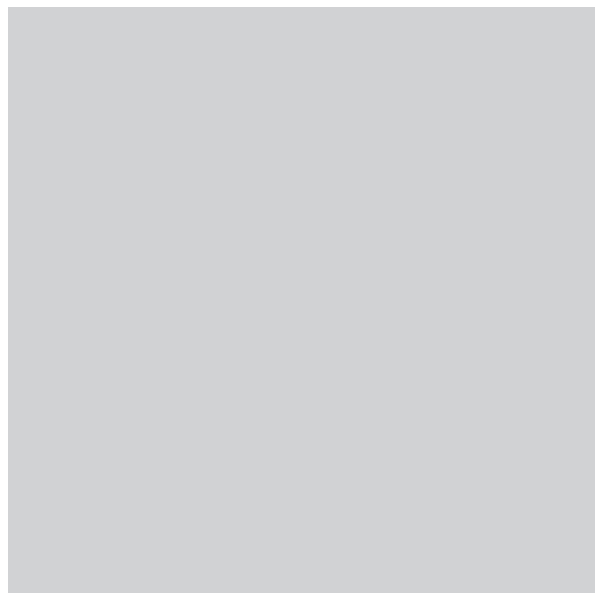
Plan og gjennomføring

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 2025-2028?	Ja
Er det første gong prosjektet vert spelt inn til Miljøløftet?	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/satsningsområde

Ikke relevant.



Finansiering

	Finansieringskjelde	Tidlegare løyvingar	2026	2027	2028	2029	Restbehov etter 2029
Prosjektering							
Andre	Fylkeskommunale midlar		1 352	1 352	1 352	1 352	
MVA							

Kostnadsvurdering utdyping

Det ble gjort ny anskaffelse av reisevaneundersøkelsen i 2024. Opinion videreføres som leverandør av undersøkelsen.

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

Reisevaneundersøkelsen er en årlig spørreundersøkelse og videreføres i 2024. Opinion er nåværende leverandør av undersøkelsen.