

Prosjektportfolio 2020



SAMMEN
OM



Miljøløftet

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



Forord

Alle prosjekter i Miljøløftet skal porteføljestyres. Dette innebærer at de skal prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

For å kvalitetssikre porteføljestyringen i Miljøløftet skal alle prosjekter som foreslås med finansiering gjennom Miljøløftet ha sitt eget prosjektark, et standardisert kriterieskjema som svarer ut det foreslåtte prosjektets prioriteringsgrunnlag.

Miljøløftets prosjektportfolio er en totaloversikt over alle prosjektark som til enhver tid foreslås med finansiering gjennom Miljøløftet, og utgjør grunnlaget for den årlige rulleringen av Miljøløftets handlingsprogram. Prosjektportfolioen består derfor av prosjekter både med og uten finansiell prioritering. Dette markeres for hvert prosjektark.

Miljøløftets prosjektportfolio 2020 utgjør grunnlaget for rulleringen av Miljøløftets handlingsprogram 2021-2024. Årets prosjektportfolio er sortert etter tiltaksområde og kommuner, og satt opp i alfabetisk rekkefølge. Alle tall er i 1000 kr og er indeksert til 2021-kroner.





Innholdsfortegnelse 1 / 4

Miljøløftet	7
Organisering	8
Organisasjonskart	8
Administrativ koordineringsgruppe (AKG)	8
Arbeidsutvalget	8
Faggrupper	8
Kollektiv	8
Gang- og sykkel sentrum	8
Kommunikasjon	8
Trafikksikkerhet	8
Sekretariatet	8
Styringsgruppen	8
Styring	9
Gang-, sykkel- og TS-sprosjekter	10
Alver	10
E39 x Fv.564 på Flatøy i Alver kommune	11
Fortau langs sjøsida av Mjåtveitvegen, Frekhaug	13
Fv404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås) (Fv5476 i Alver)	16
Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.	19
Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.	21
Utbedring av Fv244 Sagstadvegen i tidl. Meland kommune (Fv5308 i Alver kommune)	23
Gang-, sykkel- og TS-sprosjekter	25
Askøy	25
Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane	26
Kvernhusdalen	28
Gang-, sykkel- og TS-sprosjekter	30
Bergen	30
Allestadvegen - Skarphaugen	32



Innholdsfortegnelse 2 / 4

Bysykkelordning	34
E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg	36
E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4)	38
E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	40
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal	42
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun – Fjøsanger	44
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset	46
E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	48
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	50
E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/ Solheimsgaten - Fabrikkgaten	52
Fotgjengersikring – Kjøkkelvik skole	54
Fremkommelighetstiltak (Krysningspunkt, enklere ts-tiltak, vikeplikt, merking/skilting, snarveier)	56
Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg	58
Fv. 252 Hagerups vei, Storetveitvegen – Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartsputer	61
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)	63
Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen sammenhengende GS-tilbud	65
Fv. 5302 Sykkelfelt/sykkelveg Tertnesvegen, Ervikvegen - Bekkjarvikvegen	67
Fv. 5306 Sykkelfelt/sykkelveg Hesthaugvegen, Åsane terminal-Morvik, del 1: Åsane terminal- Haukedalen skole	69
Fv. 557 Bjørgevegen, Sandeide – Lyderhornsveien, sykkelveg med fortau	71
Fv. 558 Sykkelfelt/sykkelveg Ny sykkelforbindelse/bro Laksevåg - Dokken	73
Fv.580 – Hardangervegen - Fotgjengersikring	75
Fv. 582 Storetveitvegen, Hagerups vei- Minde Alle	77
Fv. 585 Sykkelfelt Nattlandsveien Nord, Wier Jenssens vei - Hagerups vei	79
Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Hagerups vei – Kronstadtunnelen	81
Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei - Birkelundstoppen	83
Fv.587 Forprosjekt Midttun -Arna	85
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	87
Gangveier til kollektivtraseer	89
Gateopprustning Baneveien-Nøstegaten-Vestre Murallmenningen	91
Gateopprustning Kong Oscars gate – (Nygaten – Stadsporten)	93
Gateopprustning Øvre- og Nedre Korskirkeallmenningen	95
KV. 000 Kronstad (sykkelstamveg) – St. Halvards vei, gang- og sykkelveg	97
Ombygging av kryss/avkjørsel Tennebekk næringsområde	99
Oppgradering sykkelfelt fv. 582 Michael Krohns gate, Gyldenpris – Danmarks plass	101
Paradis; Gang, sykkel og trafiksikkerhet og kollektiv	103



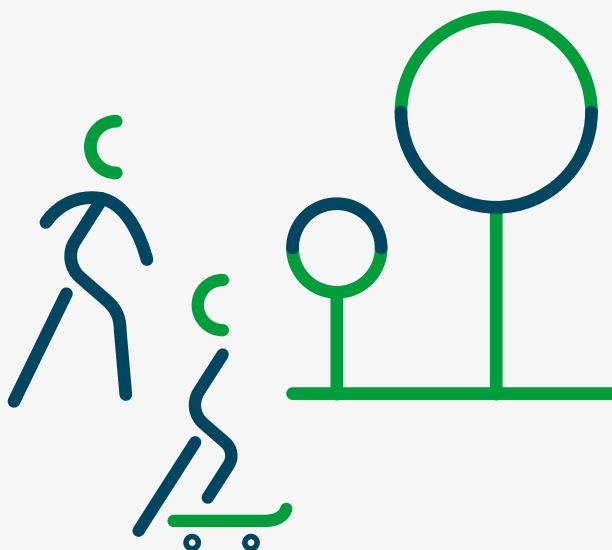
Innholdsfortegnelse 3 / 4

Planlegging fylkesveg i Bergen	107
Prosjektering og grunnnerv (diverse løpende prosjekt fv.)	109
Prøveordning med stengning for biltrafikk Bryggen/Torget	111
Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	113
Støy	115
Sykkelbyavtalen	117
Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei – Birkelundstoppen (byggeprosjekt)	119
Sykkeltrase Lungegårdskaien-Christies gate	121
Sykkelveg med fortau Nygårdsgr. -Nygårdstangen (ADO) (Nonnestien, del 1 av Småpudden – ADO) Kv. 99994/fv. 256	123
Trafikkplan sentrum	125
Trafikksikkerhet og hjertesone	127
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	129
Gang-, sykkel- og TS-prosjekter	131
Øygarden	131
Forprosjekt «bysyklar» i regionsenteret	132
Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume	134
Ågotnes – Reguleringsplan for miljøgate, innfarts-parkering, kollektivknutepunkt	137
Kollektivprosjekter	140
Bergen	140
Bybanen byggetrinn 4	142
Bybanen byggetrinn 5	144
Detaljregulering Nattlandsveien til Mannsverk	146
Drift av kollektivtrafikk i Bergen	148
E16 Olav Kyrres gate	150
Endepunkt trolley	152
Fv. Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	154
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	156
Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg	158
Kollektivprioritering FV 171 Sandslivegen	160
Kollektivprioritering Fyllingsdalen/Skarphaugen	162
Kollektivprioritering Nyborg	164
Lagunen terminal, kapasitetsøkning	166
Loddefjord terminal	168
Nytt kollektivknutepunkt Sikthaugen	170
Oppgradering av signalanlegg og ASP	172
Oppgradering holdeplasser	174



Innholdsfortegnelse 4 / 4

Passeringslomme Hesthaugveien	176
Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	178
Slettebakken endeholdeplass	180
Sykkelveg med fortau og ensidig kollektivfelt, FV 173 Kokstadveien	182
Trolleybuslinje til Laksevåg	184
Vadmyra endeholdeplass	186
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	188
Kollektivprosjekter	190
Øygarden	190
Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)	191
Kulvert og busstopp - Idrettsvegen	194
Samarbeidsprosjekter	196
Reisevaneundersøkelse	197
Sekretariat med kommunikasjon	199





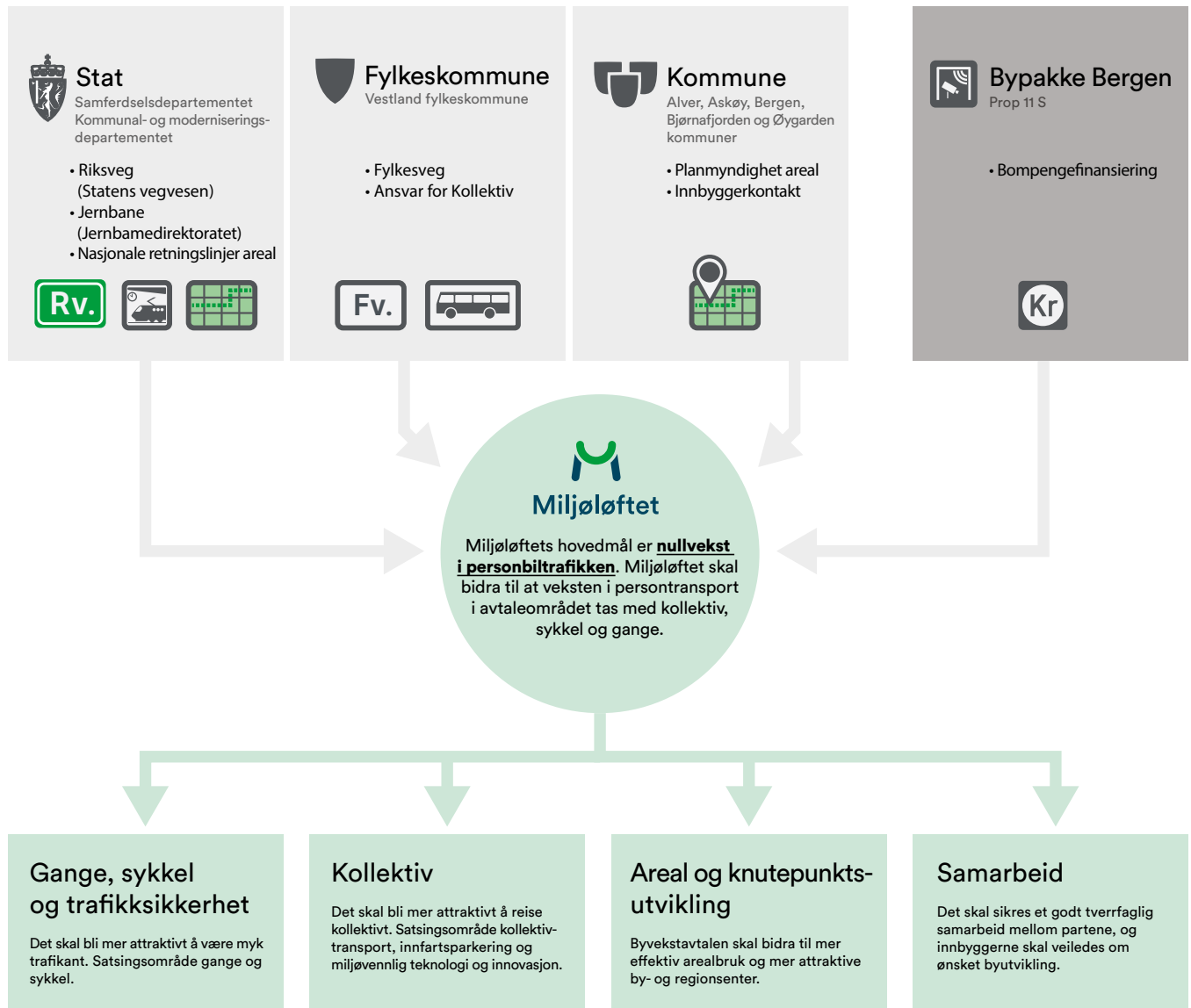
Miljøløftet

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

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

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

Byvekstavtalen





Organisering

Styringsgruppen

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

Administrativ koordineringsgruppe

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

Sekretariatet

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

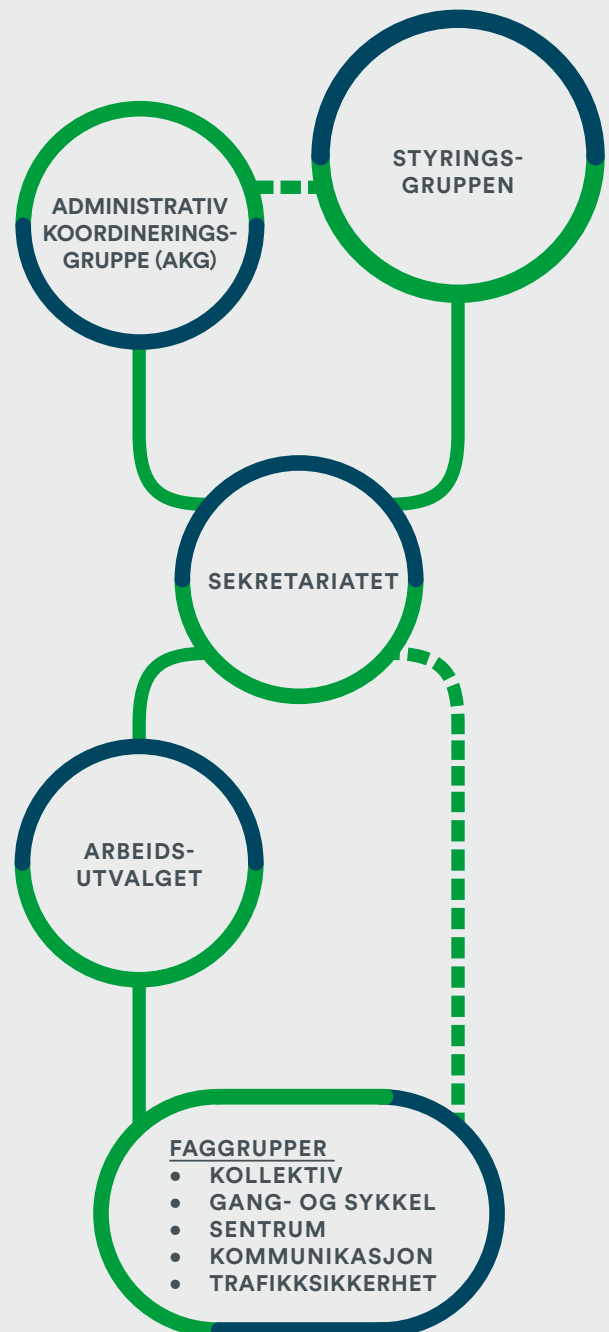
Arbeidsutvalget

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

Faggrupper

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

Organisasjonskart





Styring

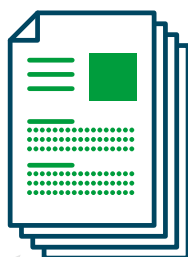
Porteføljestyling

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

Styringsprosess

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

Porteføljestyling i Miljøløftet



Prosjektark (fortløpende)

Svarer ut hvordan og i hvilken grad planer og prosjekter oppfyller Miljøløftets porteføljestylingkriterier.

Prosjektportefolio (november-februar)

Sammenfatning av alle planer og prosjekter spilt inn gjennom prosjektark. Presenteres i prioritert rekkefølge under fagområder.

Handlingsprogram (februar/mars)

Sammenfatning av alle planer og prosjekter med finansiering for neste 4-årsperiode. Presenteres i prioritert rekkefølge under fagområder.

Årsmelding (april)

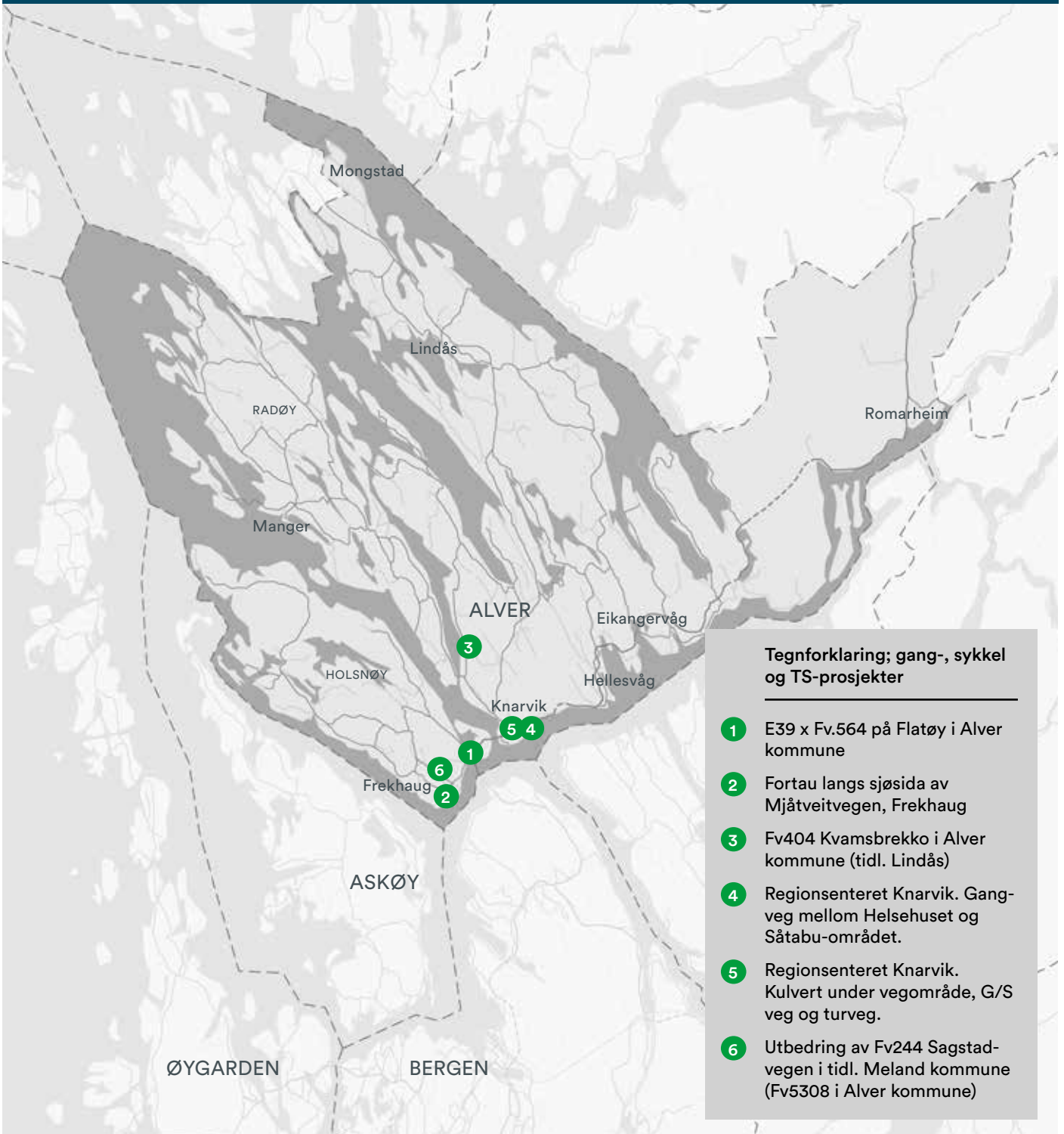
Rapportering på kostnad og måloppnåelse for foregående år, og status på indikatorsett.

Årlig beslutningsprosess:

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



Gang-, sykkel- og TS-prosjekter Alver



Tegnforklaring; gang-, sykkel og TS-prosjekter

- 1 E39 x Fv.564 på Flatøy i Alver kommune
- 2 Fortau langs sjøsida av Mjåtveitvegen, Frekhaug
- 3 Fv404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås)
- 4 Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.
- 5 Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.
- 6 Utbedring av Fv244 Sagstadvegen i tidl. Meland kommune (Fv5308 i Alver kommune)

E39 x Fv.564 på Flatøy i Alver kommune

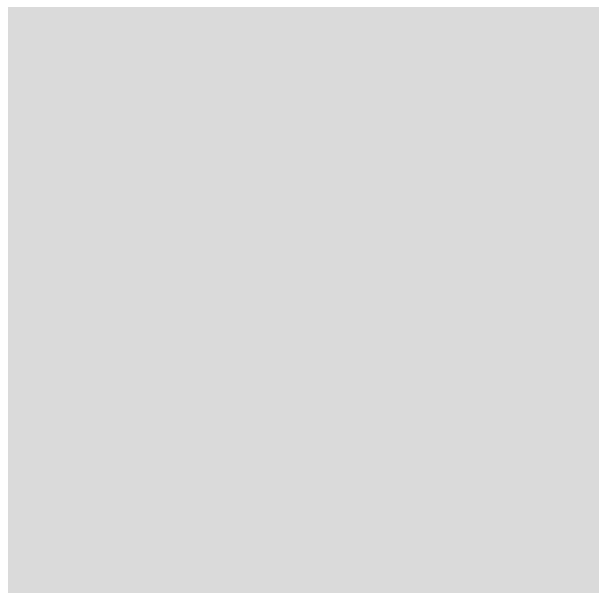
Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet
Byggherre: Vestland fylkeskommune eller Statens vegvesen
Kommune: Alver kommune
Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere gjennomgående og oppgradert G/S-løsning langs vestsiden av dagens kryssområde og fjerne lokaltrafikk fra G/S-veien. Ombygging av fylkesveg-arter fra rundkjøring, samt sanering/ombygging og nybygging av underganger for G/S-veg.

Formålet med prosjektet

Etablere et mer trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende, både til kollektivterminalen og ellers internt i området og mot Bergen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

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 inngår i et forbedret G/S-system i søndre del av Alver kommune og mot Bergen. Anlegget kan kostnads-effektivt utføres samtidig/før utbygging av kollektivterminalen og vil øke attraktiviteten til denne, samt effektivisere og trafikksikre den gjennomgående sykkelaktiviteten.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til kollektiv. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi når det sees i sammenheng med ombygging av hele kollektivknutepunktet.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	61500			5125	30750	25625		

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er et kompletterende tillegg til den delen av kollektivterminalen som ligger inkludert i Nh.pakken. Tiltaket er en del av tilretteleggingen for mer gange, sykling og kollektivreise internt og til og fra søndre del av Alver kommune. Tiltaket er en forbedring av eksisterende, sammenhengende nett av G/S-veier i søndre del av Alver og mot Bergen. Gjennom bygging av ny tilførselsvei til eiendommer, fjernes trafikkfarlig biltrafikk fra G/S, som vil få høy standard og muliggjør en langt høyere fart for syklistene enn i dagens løsning.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplan er i sluttbehandling og forventes godkjent i løpet av våren. Anleggsområdet er delvis offentlig og delvis privat. Anlegget er klart for prosjektering og grunnforhandlinger når reg.plan er godkjent.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Hoveddelen av kollektivterminalen inngår i Nh.pakken og forventes startet opp høsten 2021. Forutsatt finansiering er det mulig med parallell utbygging med Nh.pakken.

Gjennomføringsplan

Framdrift avhenger noe av hvem som blir byggherre, -SVV eller fylkeskommunen (Nh.pakken).

Fortau langs sjøsida av Mjåtveitvegen, Frekhaug

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet + bedre tilrettelegging for kollektivtransport

Byggherre: Alver kommune

Kommune: Alver kommune

Bydel: Frekhaug

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fortau for gående og syklende fra vegkrysset Mjåtveitvegen x Fortau for gående og syklende Frekhaugskogen/Kråkeneset/Holtermandsvegen, langs austsida («nedsida») av Mjåtveitvegen i retning Var-nappen og Frekhaug kai. Delstrekningen er ca 80 m. Fortauet bin

Formålet med prosjektet

Tiltak for sikring, framkommelighet og økt bruk, - for myke trafikanter, -i alle aldersgrupper.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Begrenset endring i reisetid, men betydelig økt attraktivitet for å gå og sykle i og langs et område med lav trafikksikkerhet og mye biltrafikk. Tiltaket ligger mellom et større boligområde og snøgg-båtkai (Knarvik-Bergen) og bussforbindelse. På strekningen og er det i dag er det en smal enfelts bilvei med myke trafikk, vegen har støpekanter og det finnes ingen sikring av myke trafikanter Tiltaket er et betydelig trafikksikkerhetstiltak for området. Tiltaket kompletterer et omfattende anleggsarbeid med å forbedre attraktiviteten for å gå eller sykle til snøggbåtkaien, til Frekhaug senter og til bussterminalen på Frekhaug, samt til et større friområde og industriområde. Tiltaket er nødvendig og grunnleggende infrastrukturtiltak for videre tett utbygging av dette området i kommunen. Utbyggingen er en del av utbyggingen Frekhaugområdet i tidligere Meland.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Tiltaket gir et nytt og utvidet tilbud til gående og syklende mellom bebyggelse og både kollektivknutepunkt og lokale

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er forankret i Gå- og sykkelstrategi, Kommuneplanens arealdel, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland, NTP, kollektivstrategi etc.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende og forbedret grunnlag for kollektivtrafikken. Tiltaket bedrer også trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Tiltaket bygger oppunder Frekhaug som lokalsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og legger grunnlag for mer bruk av kollektivtransport, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	989			989				

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler.

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er den siste delen av prosjektet med sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Fv.564 Rosslandsvegen ved rundkøyringa ved Esso-stasjonen, - og til Frekhaug kai (snøggåtkaien). Derifra er det ei eksisterende gang- og sykkelveinett, oppgradert i nyere tid, mot Frekhaug senter. Det aktuelle tiltaket blir dermed en del av det sammenhengende G/S-nettet i søndre del av Alver og mot Bergen. Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt? Alver kommune har et annet operativt prosjekt i umiddelbar nærhet knyttet til utbyggingen av Danielsen skole. Det omfatter legging av hovedledninger for vatn, avløp og overvatn. Her er store synergieffekter ved å gjennomføre tiltaket sammen med dette, særlig knyttet til store overskuddsmasser for hovedlednings-prosjektet og stort behov for fyllmasser knyttet til fortaus-prosjektet. I tillegg vil man kunne spare kostnader til rigg og drift. Hele det utvidede anleggsområdet kan da bli ferdigstilt i samme tidsperiode og dermed redusere belastningen på nærområdet.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Området er ferdig regulert for formålet. Grunnavtaler er i slutføring. Søknad om byggeløyve gjenstår.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Arbeidet skal snarest prosjekteres av ekstern konsulent og blir så lagt ut på anbud. Prosjektleder for tiltaket er på plass. Tilliggende VA-anlegg er allerede i gang.

Gjennomføringsplan

Sannsynligvis ferdig aug/ sep i 2020

Fv404 Kvamsbrekko i Alver kommune (tidl. Lindås) (Fv5476 i Alver)

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet

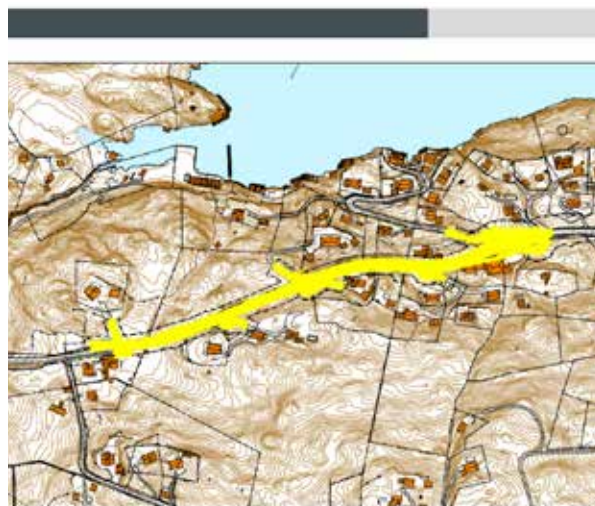
Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet på Fv 404 i Kvamsvåg omfatter etablering av tilbud for myke trafikkantgrupper, samt bedre forhold for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransport. Det skal etableres fortau og mer trafikksikre avkjørsler på strekningen som er svært trafikkfarlig. Det eksisterer i dag ikke tilbud for myke trafikanter på strekningen. For å bedre fremkommeligheten må vegen utbedres. Tiltaket inngår i et sammenhengende tilbud for myke trafikanter. Nylig utarbeidet og godkjent reguleringsplan for veien i dette området omfatter et langt større strekk av Fv404 enn det som søkes utbedret her.



Foreløpig

Formålet med prosjektet

Det er behov for å etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på en særdeles farlig del av skolevei. Tiltaket vil bidra til at langt flere sykler og går til/fra skole og hovedbussrutene på Fv565 ved Alversund skole. Realisering av tiltaket vil bidra til økt trafikksikkerhet, sikre framkommelighet og redusert/ mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende. Prosjektet har som formål å: bedre trafikksikkerheten på strekningen. Bedre fremkommeligheten for gående og syklende bidra til at en større del av trafikken tas av gange og sykkeltrafikk. Tilrettelegge for økt sykling på korte turer. Sikre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende og næringstransport.

Tiltaket er ferdig prosjektert våren 2020. Grunnundersøkelser er foretatt. Etablering av konkurransegrunnlag pågår. Tiltaket kan lyses ut høsten 2020 ved tilsagn om fullfinansiering. Kostnader og finansiering: Det er gjennomført byggherreoverslag med estimert totalkostnad for tiltaket på 27,5 mill kr. Dette inkluderer mva, byggherrekostnader, prosjektering og usikkerhet.

Statens vegvesen/ Vlfk har prosjektert tiltaket med midler over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet. Det ble i 2019 løyvd 5 mill. kr til tiltaket. I MISA (Miljø og samferdsleutvalet) ble det i 2019 fatta avgjerd om finansiering av ytterlegare 10 mill. i 2020. Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag er tiltaket nå estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 12,5 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Da det ikke er noe reelt tilbud på strekningen, velger mange bil fremfor gange og sykkel. Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en kraftig bedrer forholdene for gående og syklende.

Støttekriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Disse transportgruppene vil få et mer attraktivt, trafiksikkert og effektivt tilbud. Gange- og sykkeltilbudet kan kobles mot regionsenteret Knarvik, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av Alver kommune.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og i tråd med regionale og statlige planer og retningslinjer. Tiltaket underbygger O-visjonen mht. trafikkulykker.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	12812			11275	1537			

Finansieringskilde(r)

Fylkesmidler Statlige programområdemidler Belønningsmidler Det anbefales at tiltaket fullfinansieres over Miljøløftet. Forutsatt at antatt totalkostnad slår til, noe som vil fremkomme av kommende anbudskonkurranse og realisering, vil det være behov for å sikre fullfinansiering med 12,5 mill. kr. Det foreslås en fordeling som vist i tabellen over, der 1,5 mill. kr. settes av til sluttoppgjør i 2022.

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er en del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen og mot Bergen. Tiltaket kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder: Gange og sykkel, Trafikksikkerhet og Kollektiv.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplan er godkjent. Grunnforhandlinger pågår.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt. Grunnundersøkelser er foretatt, men veiarbeidet er foreløpig ikke sendt ut på anbud.

Gjennomføringsplan

Prosjektering og grunnerverv ferdigstilles våren 2020, anbud høsten 2020 og bygging i 2021, - fortsatt fullfinansiering.

Regionsenteret Knarvik. Gangveg mellom Helsehuset og Såtabu-området.

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Alver kommune

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Reetablering gangveg o_SGG22 og gangvegdel av o_SKV17, Helsehuset – Såtabu, ref. områdeplanen. Ca 250 meter gangveg oppå VA-trace. Dreneringstiltak for framtidig G/S-undergang inngår.

Formålet med prosjektet

Etablere et bedre og mer trafikksikkert og oppgradert tilbud for gående og syklende på strekningen. Inngår i sykkelnettverket i Knarvik. Prosjektet vil også drenere området for den framtidige undergangen under E39 ved Stallane, som vil bli bygget i regi a



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bidrar til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet. Kompletterende andel av Knarvikutbyggingen, - for et grønnere regionsenter med et omfattende tilbud til gående og syklende.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende internt i Knarvik.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med Regional plan for attraktive senter i Hordaland, med kommuneplanen og inngår i godkjent områdeplan for Knarvik.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket inngår i teknisk infrastruktur for utbygging av Knarvikbyen, der grunnarbeidet finansieres av VA-midler, grunnet legging av vann- og avløpsmidler på strekningen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	4100			4100				

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler. Gebyrfinansierte VA-midler kommer som tillegg for VA-grøft i traseen.

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er en del av byggingen av Knarvikbyen og del av sammenhengende gange- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen..



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Inngår i godkjent områdeplan for Knarvik. Anlegget er ferdig prosjektert og under prising. Bortimot hele traseen er i offentlig eie.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vestland fylkeskommune er byggherre og har kapasitet til å realisere tiltaket.

Gjennomføringsplan

Byggeplan foreligger våren 2020. Utlysning høsten 2020 ved tilsagn om fullfinansiering. Bygging ca. 1,5 år - 2021-2022. Sluttoppgjør estimeres til 2022.

Regionsenteret Knarvik. Kulvert under vegområde, G/S veg og turveg.

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikk sikkerhet

Byggherre: Alver kommune og Vestland Fylkeskommune (Nh.pakken)

Kommune: Alver kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Ombygging og oppgradering av flomsystemet i Knarvikbyen. Grunnlag for etablering av overflater med allmenninger, veier, G/S veier og turveier.

Formålet med prosjektet

Grunnleggende infrastruktur for etablering av den nye Knarvikbyen. Miljøtiltak for bedring av vannutskiftningen i Kvassnesstemma. Del av totalprosjektet med Knarvikbyen, men dekkes ikke av Nh.pakken eller VA-midler. Forutsetning for etablering av et bedr



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bidrar til mindre avhengighet av privatbil i regionsenterområdet. Kompletterende andel av Knarvikutbyggingen, - for et grønnere regionsenter med et omfattende tilbud til gående og syklende.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en legger grunnlaget for å bedre forholdene for gående og syklende i Knarvik.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med Regional plan for attraktive senter i Hordaland, med kommuneplanen og inngår i godkjent områdeplan for Knarvik.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket inngår i teknisk infrastruktur for utbygging av Knarvikbyen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger blant annet for bedre forhold for gående og syklende. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	10250			10250				

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler. Gebyrfinansierte VA-midler kommer som tillegg for VA-grøft i traseen.

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er en del av byggingen av Knarvikbyen og dermed del av sammenhengende gang- og sykkeltilbud i søndre del av kommunen..



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Inngår i godkjent områdeplan for Knarvik. Traseen er i offentlig eie.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

God. Prosjektet er i all hovedsak ferdig prosjektert. Prosjektet er bemannet for gjennomføring fra kommunen sin side og i hht framdriftsplan for Nh.pakken.

Gjennomføringsplan

Oppstart i 2020 og hovedanleggsdel forventet utført i 2021.

Utbedring av Fv244 Sagstadvegen i tidl. Meland kommune (Fv5308 i Alver kommune)

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune/ Nh.-pakken

Kommune: Alver kommune

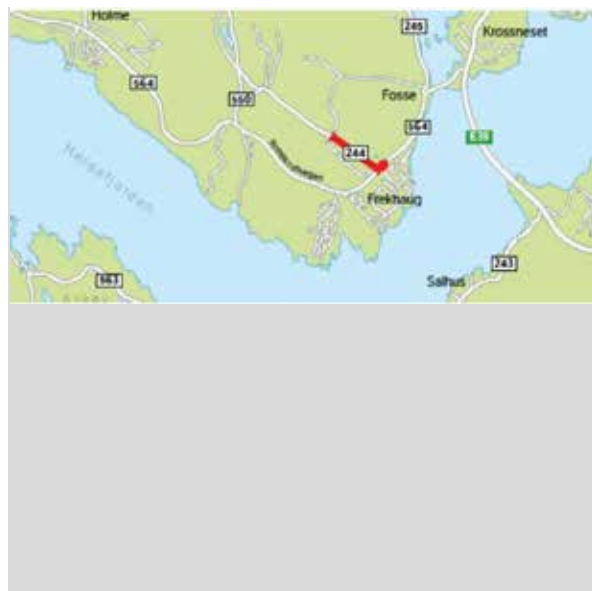
Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny trafikksikker infrastruktur med ny gang- og sykkelveg / fortau og ny bussholdeplass på strekningen Frekhaugkrysset – Sagstad skule/idrettsanlegget

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

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 også forbedre forholdet for fremkommelighet for kollektivtrafikk, ved bygging av ny trafikksikker holdeplass ved Sagstad skole.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Dagens veistrek har lav standard og ligger i et sentrumsnært område med skole og et stort idretts- og fritidssenter.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse andre transportformene. Tiltaket blir vurdert til å ha god måloppnåing vedrørende samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	30750				30750			

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler og kommunal- og fylkeskommunal finansiering

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket er en del av utvikling i Frekhaug- området, og del av sammenhengende gang- og sykkeltilbud i kommunen og mot Bergen.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplan er forventet sluttbehandlet våren 2020. Området er delvis i offentlig eige (Fylkesveg) og delvis i privat eige. Ikke prosjektert/grunnervervet.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Prosjektet grenser opp til Nordhordlandspakka sitt prosjekt med rundkjøring på Frekhaug, -med arm inn på Fv244 og er en forlenging av dette rundkjøringsprosjektet som ligg høgt oppe på gjennomføringsplanen i denne pakka. Det forventes at Nh.pakka er byggh

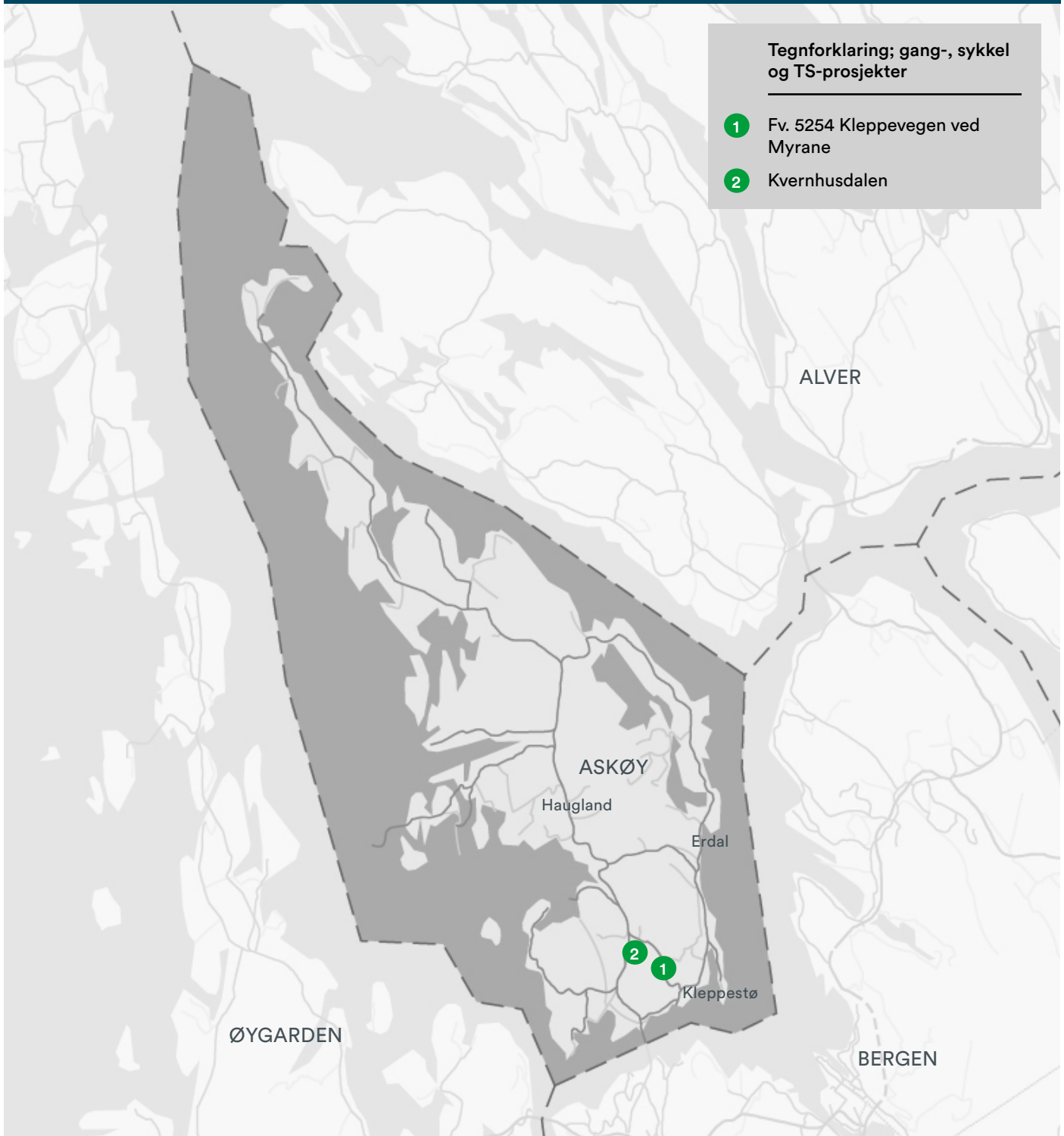
Gjennomføringsplan

Forutsatt prosjektering og grunnerverv 2020, bygging i 2021 og 2022



Gang-, sykkel- og TS-prosjekter

Askøy



Fv. 5254 Kleppevegen ved Myrane

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere ny trafikksikker infrastruktur ved 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 og ny bussholdeplass.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende og bedre forholdene for kollektivreisende ved å anlegge nye holdeplasser.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

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 regionsenteret Kleppestø, og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy. Myrane er beliggende sentralt på Askøy, like nord for Kleppestø sentrum, og betjener hele kommunen. Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, ved anleggelse av nye holdeplasser. Her vil også anlegges en trafikksikker holdeplass i forhold 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.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som en begrenser parkeringsmulighetene i området

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

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

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafikksikkert tilbud til gående og syklende og for kollektivtrafikken. Tiltaket bedrer også trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk. Myrane bygger oppunder Kleppestø som regionsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og bidrar til å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	47150			23575	23575			

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler og kommunal- og fylkeskommunal finansiering

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Området er regulert i plan 362 Myrane, stadfestet 07.05.2020. Størstedelen av området er i offentlig eie. Det er dialog / avtale med øvrige private grunneiere.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Det er et pågående prosjekt med utbygging av videregående skole. Det er opplyst at byggherre har kapasitet til gjennomføring av prosjektet.

Gjennomføringsplan

Prosjektering og grunnverv 2020, bygging i 2021 og 2022 (knyttet mot ferdigstilling av videregående skole)

Kvernhusdalen

Tiltaksområde: Gang, sykkel og trafiksikkerhet

Byggherre: Askøy kommune

Kommune: Askøy kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere gang- og sykkelveg, langs eksisterende kommunal veg, lengde ca.660 m. Askøypakken skal anlegge veg og gang- og sykkelveg fra Juvik til Haugland.

Tiltaket er en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppestø til Ravnanger. Det er også tilknytting til eksisterende gangveg over Stongafjellet mot Kleppestø.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på strekningen for å øke andelen gående og syklende. Vegen er skoleveg til Kleppe skole. Tiltaket vil medføre at en får et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Juvik til Strusshamn.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt og forbedret tilbud til gående og syklende, som vil få et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud. Gange og sykkeltilbudet vil være skoleveg til Kleppe skole og vil bli en del av et sammenhengende gang- og sykkeltilbud sør – nord på Askøy.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til redusert Co2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående og syklende.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er i samsvar med regionale planer, statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel og stadfestet reguleringsplan for området.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket legger til rette for et attraktivt og trafiksikkert tilbud til gående og syklende. Tiltaket bedrer også trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående og syklende, og bidrar til å overføre reiser fra personbil. Tiltaket ansees å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	14350				4100	10250		

Finansieringskilde(r)

Programområdemidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Vegstrekningen er regulert i plan 422, Kvernhusdalen, stadfestet 03.05.2018. Tiltaket berører et par private eiendommer i tillegg til kommunal grunn.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

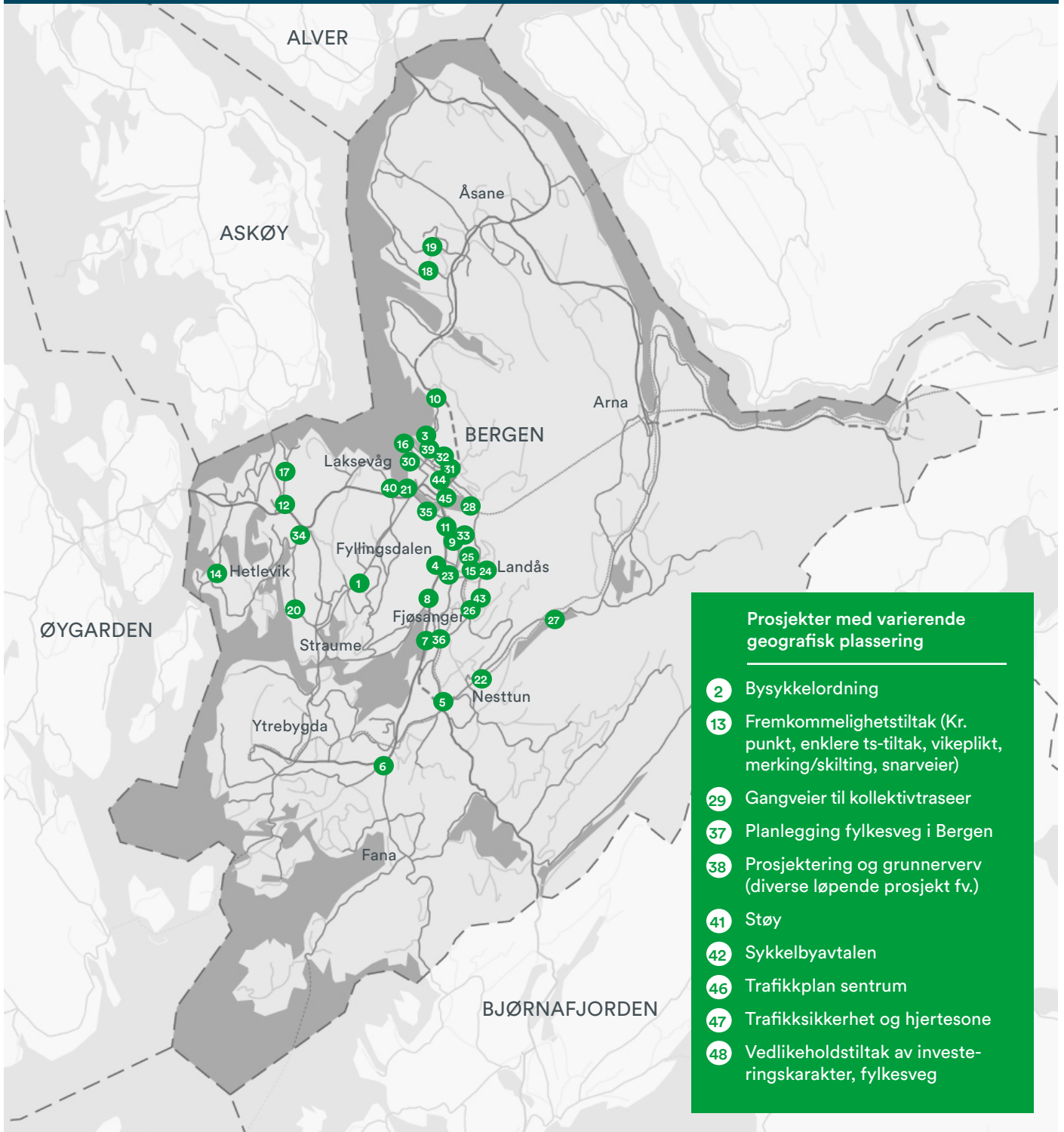
Ja

Gjennomføringsplan

Prosjektering og starte med grunnnerv 2021, bygging i 2022.



Gang-, sykkel- og TS-prosjekter Bergen





Tegnforklaring; gang-, sykkel og TS-prosjekter

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Allestadvegen – Skarphaugen | 25 | Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Hagerups vei – Kronstadtunnelen |
| 2 | Bysykkelordning | 26 | Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei – Birkelundstoppen |
| 3 | E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg | 27 | Fv. 587 Forprosjekt Midttun – Arna |
| 4 | E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4) | 28 | Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4 |
| 5 | E39 Osbane, Nesttun – Skjold (Osbanen Rådal – Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen | 29 | Gangveier til kollektivtraseer |
| 6 | E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie – Rådal | 30 | Gateopprustning Baneveien Nøstegaten-Vestre Murallmenningen |
| 7 | E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun – Fjøsanger | 31 | Gateopprustning Kong Oscars gate – (Nygaten – Stadsporten) |
| 8 | E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset | 32 | Gateopprustning Øvre- og Nedre Korskirkeallmenningen |
| 9 | E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5) | 33 | KV. 000 Kronstad (sykkelstamveg) – St. Halvards vei, gang- og sykkelveg |
| 10 | E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6 | 34 | Ombygging av kryss/avkjørsel Tennebekk næringsområde |
| 11 | E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangergveien/Solheimsgaten – Fabrikkgaten | 35 | Oppgradering sykkelfelt fv. 582 Michael Krohns gate, Gyldenpris – Danmarks plass |
| 12 | Fotgjengersikring – Kjøkkelvik skole | 36 | Paradis; Gang, sykkel og trafikksikkerhet og kollektiv |
| 13 | Fremkommelighetstiltak (Kr.punkt, enklere ts-tiltak, vikeplikt, merking/skilting, snarveier) | 37 | Planlegging fylkesveg i Bergen |
| 14 | Fv. 197 Håkonshellavegen Alvøen – Myraskjenet, gang og sykkelveg | 38 | Prosjektering og grunnverv (diverse løpende prosjekt fv.) |
| 15 | Fv. 252 Hagerups vei, Storetveitvegen – Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartspuiter | 39 | Prøveordning med stengning for biltrafikk Bryggen/Torget |
| 16 | Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/ Klosteret (Nordnes II) | 40 | Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate |
| 17 | Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen sammenhengende GS-tilbud | 41 | Støy |
| 18 | Fv. 5302 Sykkelfelt/sykkelveg Tertnesvegen, Ervikvegen - Bekkjarvikvegen | 42 | Sykkelbyavtalen |
| 19 | Fv. 5306 Sykkelfelt/sykkelveg Hesthaugvegen, Åsane terminal- Morvik, del 1: Åsane terminal-Haukedalen skole | 43 | Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei – Birkelundstoppen (byggeprosjekt) |
| 20 | Fv. 557 Bjørgevegen, Sandeide – Lyderhornsveien, sykkelveg med fortau | 44 | Sykkeltrase Lungegårdskaiaen Christies gate |
| 21 | Fv. 558 Sykkelfelt/sykkelveg Ny sykkelforbindelse/bro Laksevåg – Dokken | 45 | Sykkelveg med fortau Nygårdsgt. -Nygårdstangen (ADO) (Nonnestien, del 1 av Småpudden – ADO) |
| 22 | Fv. 580 – Hardangervegen - Fotgjengersikring | 46 | Trafikkplan sentrum |
| 23 | Fv. 582 Storetveitvegen, Hagerups vei- Minde Alle | 47 | Trafikksikkerhet og hjertesone |
| 24 | Fv. 585 Sykkelfelt Nattlandsveien Nord, Wier Jenssens vei - Hagerups vei | 48 | Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg |

Allestadvegen - Skarphaugen

Tiltaksområde: Gange, sykling og trafiksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen er det etablert nytt kollektivfelt. Det var i planen forutsatt ny gang- og sykkelveg parallelt med kollektivfeltet, men sykkelveg fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen samt utbedring av rundkjøring ble satt på vent i påvente av endelig trase for Bybane i Fyllingsdalen. Nå er reguleringsplan for Bybanen vedtatt, og arbeidet med gange/ sykkelveg kan fullføres.



Formålet med prosjektet

Tiltakene vil gi økt attraktivitet for gående og syklende i området. Det er satt av midler til prosjektet i 2021. Realisering av tiltaket må koordineres med bygging av Bybanen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Konkurransen til gange og sykkel som reisealternativer blir styrket og gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Trafiksikkerheten vil også bli bedret med et mer oversiktig og moderne veinett. Det helhetlige bildet av kollektivsystemet i Fyllingsdalen vil bli bedre og gi enklere fremkommeligheten til den nye traséen til bybanen i Fyllingsdalen.

Støttekriterier

Prosjektet bidrar til å redusere CO2-utslipp ved å gjøre det mer attraktivt for beboere i Fyllingsdalen til å benytte sykkel og gange fremfor bil.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnede målet for gå- og sykkelstrategi i Bergen.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet vil bedre tilkomsten til bybanen i Fyllingsdalen for fotgjengere og syklister.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	20850			9784	11066			

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Bysykkelordning

Tiltaksområde: Gange, sykling og trafiksikkerhet

Byggherre: Bergen Kommune

Kommune: Bergen Kommune

Bydel: Bergenhus - Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det skal i løpet av de 3 neste årene ruller ut 1000 sykler fordelt på ca. 100 stativ i og rundt Bergen sentrum. 200 sykler ble plassert ut på 35 stasjoner i 2018, og disse genererte 100.000 turer siden slutten av juni. I 2019 kom ytterligere 600 sykler på plass. 200 sykler kommer i 2020. Bysykkelkontrakten strekker seg over 8 år med mulighet for 2 år opsjon og er en helårsløsning.

Formålet med prosjektet

Bidra til å skape et mer attraktivt sentrum og slik trekke flere bergensere og tilreisende (turister) til sentrum.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport · Bedre byens omdømme og merkevare. Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser. Bedre folkehelsen. Alminneliggjøre sykling. Redusere effekten og omfanget av sykkeltysterier. Øke bruken av kollektive transportmidler. Tiltrekke nye syklister. Styrke sykkel som transportmiddel Bergensdalen, Åsane, Arna, Laksevåg og Fyllingsdalen. Gi god samfunnsøkonomisk måloppnåelse.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensing. Økt personlig mobilitet / rekkevidde.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Inngår i sykkelstrategien som har vært ute på høring høsten 2019.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				4000	6000	6000	6000	

Finansieringskilde(r)

Bidrag fra oppdragsgiver, brukerfinansiert og sponsorat.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Går over i driftsfase fra 2021.

E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg

Tiltaksområde: Sykkel

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

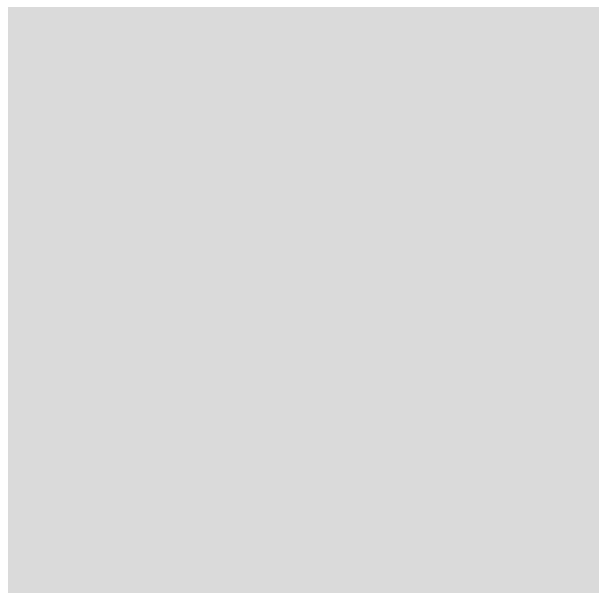
Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

E39 Sykkelstamveg Bradbenken- Sandvikstorget. Parsellen går fra Bradbenken til Sandvikstorget og binder sammen hovedsykkeltilbudet for E39 gjennom Bergen sentrum. Prosjektet vil gi et sammenhengende sykkeltilbud inn mot Bergen sentrum nord.

Formålet med prosjektet

Prosjektet vil gi et vesentlig forbedret tilbud til svært mange syklende, og er derfor vurdert til å ha høy måloppnåelse.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre trafiksikkerhet. Tiltaket gir et oppgradert tilbud for syklende og gir denne transportgruppen et mer attraktivt og trafiksikkert tilbud. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til denne transportformen.

Støttekriterier

Tiltaket vil redusere køer og luftforurensning, gi økt trygghetsfølelse for syklister, bedre folkehelsen og tiltrekker nye syklister.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet er forankret i det overordnede målet for sykkelstrategi i Bergen. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for syklende, i tillegg til at tiltaket bedrer trafiksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for syklende, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til denne transportformen. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. En foreløpig vurdering tilsier høy nytte basert på forventet økt trafikkmengde som syklende og økt trafikk-sikkerhet – trygghetsfølelse. Det vurderes om det skal gjøres en egen kost/nytte vurdering.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	68675	18000	16400		33875			

Finansieringskilde(r)

Statlig programområdet

Prosjektet som del av helhet

Byggeplan for tilstøtende prosjekt ved Gjensidige er klar for utlysning. Det vil ikke være hensiktsmessig å slå disse prosjektene sammen da, det vil forsinke byggestart for Gjensidige krysset vesentlig.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Baserer seg på fagnotat og forprosjekt. Det er utarbeidet foreløpig byggeplan, men det gjenstår en del detaljering og prosessbeskrivelse. Ikke behov for grunnerv.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan 2020: prosjektering 2021: utlysning / bygging 2022: bygging / ferdigstilling

E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5 (langs Bybanen 4)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Bybanen Utbygging for Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Kristianborg – Bergen sentrum og er et svært viktig tilbud for å binde sammen gående og syklende på strekningen sentrum – Møllendal - Kronstad- Mindemyren.

Formålet med prosjektet

Dette prosjektet vil gi en høykvalitets sykkelveg og et nytt gangtilbud på strekningen, og vil betjene Høgskolen på Kronstad og Haukeland sykehus, i tillegg til Møllendal og Bergen sentrum. Prosjektet bygges parallelt med Bybanen B4 Sentrum – Fyllingsdalen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 5 er samfunnsnyttens beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttens beregnet til 11,17.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024

Kostnad fordelt på periode	943408	451000		238140	237086			
----------------------------	--------	--------	--	--------	--------	--	--	--

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Bygging pågår.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Bygges av Bybanen utbygging sammen med Bybanen. Skal etter planen være ferdig i 2022.

E39 Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Lagunen til Nesttun og vil binde disse to bydelssentrene sammen med en høykvalitets sykkelveg. På strekningen skal det etableres sykkelveg med fortau, for å separere ulike trafikantgrupper. Dette gir bedre fremkommelighet, trygghet og komfort for både gående og syklende. Sykkelvegen skal ha en bredde på 3,5 meter, og fortauet skal ha en bredde på 2,5 meter. Skulder og grøft kommer i tillegg. Total asfaltert bredde blir 6,5 meter. Adkomstkjøring på traséen skal fjernes, og nye adkomster etableres. Strekningen er ca 2,5 km lang.

Formålet med prosjektet

Hovedformålet er å etablere en sammenhengende stamsykkelvei fra Apeltunvannet til Skjold som delstrekning 2 av sykkelstamveg Bergen. Strekningen fra Fana Blikk til Nesttun har pr i dag gang- og sykkelvei, men ikke godkjent standard for stamsykkelvei. Strekningen har også flere farlige kryssninger. Fra Apeltunvannet til Fana Blikk er det ikke sykkelveg pr. i dag. For å unngå kryssing av bilveg på denne strekningen, er det planlagt bro rett før Fana Blikk ved Skjoldstølen. Prosjektet vil dermed gi et langt bedre tilbud til både gående og syklende på strekningen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Gjøre det attraktivt å sykle i Bergen. Til trekke nye syklister.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	203431	66300		20500	76875	35813		

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det er svært utfordrende å få gjennomført grunnerverv i området. Grunn skal være ervervet før utlysning av utbyggingsentreprisen.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Byggherren vurderer at vi har tilstrekkelig ressurser for gjennomføring av prosjektet i henhold til planen.

Gjennomføringsplan

Prosjektet prosjekteres i 2019 og deler av 2020. Det er planlagt å lyse ut kontrakten sensommeren 2020 og med fysisk oppstart i slutten av 2020. Det er forventet en byggetid på ca 2 år.

E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådalen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad - Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Skeie til Rådalen/Lagunen og vil binde sammen Kokstad/Sandsli med bydelsenteret Rådalen/Lagunen.

Formålet med prosjektet

Gi en sammenhengende sykkelveg med god kvalitet, som også vil gi et langt bedre tilbud til gående på strekningen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet bidrar til å knytte flere prioritert fortetningsområder sammen med sykkel, å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra Lagunen/Fana, å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel, og å komplementere kollektiv transport.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i forslag til ny. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet underbygger satsingen på fortetting rundt bydelsentraene og bybanen og fører til bedre tilgjengelighet for gående og syklende både til buss/bybane og lokalsenter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 1 er samfunnsnyttien beregnet til 0,11. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttien beregnet til 11,17.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	138735					15375	51250	71750

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplanarbeid pågår.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun – Fjøsanger

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Nesttun til Fjøsanger vil binde sammen Nesttun og Fana-området med Fjøsanger og søndre deler av Bergensdalen.

Formålet med prosjektet

Oppgradering av en viktig delstrekning på selve ryggraden i sykkelnettet i Bergen. Sikring av gang/sykkelveg med mange syklist i stor fart som ved dette tiltaket får eget fortau til skolebarn og andre gående. Tiltaket vil dempe eksisterende konflikt mellom gående/skolebarn og transportsyklist og dermed legge til rette for at flere barn kan gå til skolen. Paradis og Midtun skole samt Hop oppveksttun ligger langs strekningen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse, økt sykkelandel, økt gangandel, hjertesonetiltak, bidra til å nå nullvekstmålet og økt trafikksikkerhet samt komplementere kollektiv transport.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående fram til holdeplasser for kollektivtrafikk. (Skjoldskiftet, Nesttun, Hop, Paradis, Fjøsanger). Tiltaket fører til mindre syklist i overordnet vegnett som brukes mye av buss og bil og bedrer dermed trafikksikkerheten for øvrig trafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

[20. 05. 2020 14:10] Monsen Kristoffer Sandvik:

For delstrekning 3 er samfunnsnyttan beregnet til 0,89. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttan beregnet til 11,17.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	325598					30750	92250	202598

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet

Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytte beregning syner stor nytte av prosjektet, størst dersom hele strekning fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planforslag ventes oversendt BK sommer 2020.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen binder sammen gang- og sykkeltilbud fra Fana og Ytrebygda med sykkeltilbudet fra sentrum og Fyllingsdalen ved bybanestoppet Kristianborg. Tiltaket består i oppgradering av dagens delvis manglende tilbud til 3,5m sykkelveg med 2,5m fortau over en lengde på 1,7 km fra Gamlehaugvegen på Fjøsanger til Kristianborg bybanestopp på Minde samt en arm fra Fjøsangerkrysset mot Straumevegen.

Formålet med prosjektet

Gi en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående videre nordover Bergensdalen til Kristianborg.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse, og bedre bymiljø. Økt sykkel og gangandel, bedre trafikksikkerhet og komplementering av kollektiv tilbudet ved å tilrettelegge for overgang til kollektiv.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i forslag til ny. Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport. Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Planen vil fjerne flere trafikkfarlige punkt. Kollektivfelt fra E39 og opp rampen til Fjøsangerkrysset er tenkt regulert inn i planen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 4 er samfunnsnyttene for broløsningen beregnet til -0,26. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttene beregnet til 11,17 med denne løsningen.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	285557					30750	71750	183057

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet

Sykelstamvegen danner ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen som skjer sentralt i hele Bergensdalen og sørover i Fana. Kost/nytteberegning syner stor nytte av prosjektet, størst dersom hele strekningen fra Flesland til sentrum bygges ut.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplanarbeidet pågår, planforslag ventes oversendt BK sommer 2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

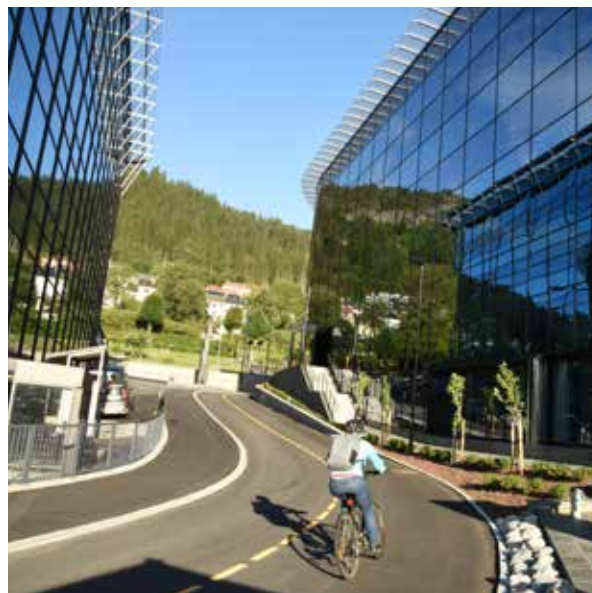
Byggherre: Bybanen Utbygging

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Minde Allé til Fabrikkgaten og gjelder etablering av sykkelveg med fortau på strekningen. Tiltaket bygges av Bybanen Utbygging samtidig med utbygging av Bybanen i området. Strekningen er ventet å få en vesentlig trafikkvekst som resultat av at en større andel av trafikken skal tas med gange, sykkel eller kollektivtrafikk, og høyeste standard i N100 for gang- og sykkelveger skal legges til grunn. Det etableres dermed 4 m sykkelfelt, 2,5 fortau og 0,25 grøft på begge sider. Deler av traseen går i kulvert under Minde Alle.



Formålet med prosjektet

Gi en sykkelveg med god kvalitet, og et langt bedre tilbud til gående i området. Økt trafikksikkerhet for alle trafikanter · Økt antall gående og syklende. Økt fremkommelighet for syklister. God tilrettelegging for gående og syklende til/fra Fana/Årstad og Mindemyren og Bergen sentrum. Prosjektet er et av flere infrastrukturtiltak som skal føre til at all vekst i persontransporten tas med gange-, sykkel og kollektivtrafikk, samt bidra til at sykkelandelen i Bergen skal stige til 10 %.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre folkehelse og bymiljø, underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet. Prosjektet bidrar til å knytte flere prioritert fortetningsområder sammen med sykkel, å tilrettelegge for attraktive alternativ til personbiltransport ved at tiltaket gir en rask sykkelvei til og fra sentrum/Bergensdalen, å sikre god gangadkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel, og å gi et vesentlig mer trafikksikkert og attraktivt tilbud for myke trafikanter og komplementerer kollektiv transporten.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Plangrunnlaget for fremtidig sykkelstamveg fra sør (EG 39) på strekningen Minde Allé- Fabrikk-gaten inngår nå i tre ulike reguleringsplaner. De aktuelle planene som regulerer sykkelvegen på strekningen er: Bybanen B4, delstrekning Mindemyren (ID: 64860000), Områdeplan for Mindemyren (ID: 61140000), Reguleringsplan for fv. 253 gs-veg Minde Allé – Fabrikk-gaten (ID: 19400000).

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet inngår som er en viktig delstrekning i hovedrutenettet for sykkel, vist i vedtatt sykkelstrategi og i prioritert nett i forslag til ny. Prosjektet bidrar substansielt til Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen» og hjertesoner.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

For delstrekning 5 som helhet er samfunnsnyttien beregnet til 3,54. Dersom hele strekningen fra Flesland til Bergen sentrum bygges ut er samfunnsnyttien beregnet til 11,17.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	108342	80969		22550				

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planprosessen er ikke formelt startet enda.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Prosjektet bygges av Bybanen Utbygging sammen med bygging av Bybanen

Gjennomføringsplan

Deler av strekningen ble opparbeidet i 2018 og en del av denne er midlertidig frem til utbygging av Bybanen. Hele strekningen skal være ferdig når Bybanen utbygging er ferdig med sin utbygging i området i 2022.

E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Sandvikstorget til Glassknag og binder sammen hovedsykkeltilbudet fra sentrum nordover mot Glassknag. Prosjektet ligger langs fylkesveg, men sykkelruten er et erstatningstilbud for Fløyfjellstunnelen og dermed et riksvegprosjekt. Prosjektet inkluderer også et godt tilbud til gående og kollektivfelt. Prosjektet innebærer gravearbeider mot reperbanen (kulturminne) og må utføres i henhold til beskrivelse fra Byantikvar. Det er viktig at det koordineres mellom prosjektet og prosjekt med oppgradering av Munkebotntunnelen. Prosjektet må sørge for at trafikken til enhver tid kan passere på strekningen (omkjøringsvei for fløyfjellstunnelen).

Formålet med prosjektet

Prosjektet skal bidra til økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper på strekningen. Bedre situasjonen for syklister og gående med adskilt tilbud og hovedsykkelrute. Skape trafikksikre krysningspunkt og redusere ulykkesfrekvens. Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafikksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere kør og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	73647	56000		14752				

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Byggherren forventes å ha tilstrekkelig ressurser til gjennomføringen

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Grunnerverv skal være ferdigstilt før utlysning av kontrakt

Gjennomføringsplan

Konkurransgrunnlaget er klar for utlysning våren 2020. Fysisk oppstart forventes sensommer 2020. Byggetid ca 1,5 år.

E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/ Solheimsgaten - Fabrikkgaten

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Parsellen går fra Fabrikkgaten til Solheimsgaten og binder sammen hovedsykkeltilbudet langs E39 over Fjøsangervegen.

Formålet med prosjektet

Prosjektet vil på lengre sikt gi en konfliktfri kryssing av Fjøsangervegen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafiksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	169649				15375	46125		108149

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Fotgjengersikring – Kjøkkelvik skole

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket vil være å etablere en planfri overgang (fotgjengerbro) i hovedtrekkene som vist i figur 1. under. Tiltaket er regulert i gjeldende reguleringsplan: LAKSEVÅG. GNR 123 BNR 3 M.F.L., LODDEFJORD ØST FELT 13, LYDERHORNSLIEN SØR, Arealplan-ID: 18630000, vedtatt 22.10.2012.

Formålet med prosjektet

Fv.193 – Kjøkkelvikvegen går mellom Kjøkkelvik skole, hvor det er blant annet barnehage og idrettsplass på begge sider av veien. Trafikkmengden er 5200 kjørende i snitt pr. døgn hvorav mange er større kjøretøy som skal til/fra Esso anlegget på Skålevik. Fylkesvegen splitter i dag skolen i to og kryssing over fylkesvegen skjer i et hevet gangfelt mellom skolen(e). Ved å etablere en planfri kryssing vil dette i stor grad øke trafikksikkerheten til kryssende skolebarn og øvrige fotgjengere over fylkesvegen både i- og utenom skoletiden.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil bidra til tryggere skolevei og trafikksikker kryssing av fylkesvegen. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter vil igjen bidra til økt andel gående og syklende. Tiltaket er rettet i stor grad mot å sikre skolevegen og skolehverdagen for elever ved Kjøkkelvik skole.

Støttekriterier

Tiltaket vil kunne bidra til redusert personbiltrafikk. Spesielt viktige tiltaksområder. Bedret trafikksikkerhet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Gå- og sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sikrere framkommelighet for myke trafikanter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og for syklende og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	1025						1025	

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler

Prosjektet som del av helhet

Ikke andre aktuelle tiltak under planlegging på strekningen



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltak inngår i vedtatt eldre reguleringsplan. Løsning må gis en fornyet vurdering gjennom prosjekteringen. Det kan bli aktuelt med reguleringsendring

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan · Planlegging: 2021-2022 · Prosjektering: 2023-2024 · Bygging: 2025-2026.

Fremkommelighetstiltak (Krysningspunkt, enkelere ts-tiltak, vikeplikt, merking/skilting, snarveier)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikkikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune/Bergen kommune

Kommune: Bergen kommune

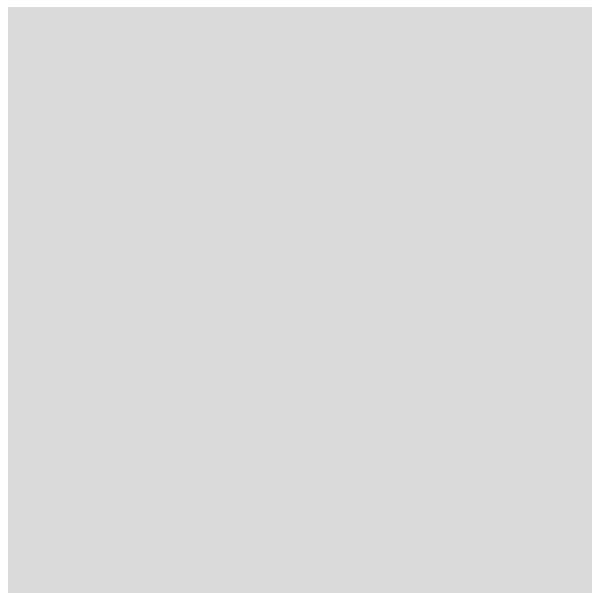
Bydel: Alle

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Enklere tiltak på hovedrute- og bydelsrutenettet (uspesifisert) til justering krysningspunkt, forbedring av ulykkespunkter, merking, skilting, dekke mv. Oppgradert sykkelanlegg, med nødvendige oppstramming av kjøreveg og kryssområder.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi trafikkisikre og attraktive løsninger for gang- og sykkeltrafikken



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet vil styrke gange og sykkel som transportmiddel. Gi økt framkommelighet i byggesonen, i sentrum og bydelene og overføre fra bil til sykkel. Gi økt trafikkikkerhet og redusere antall ulykker = god samfunnsøkonomisk måloppnåelse

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019, og i samsvar med høringsforslaget til ny sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				2000	3000	3000	3000	

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Må avklares i det konkrete tiltak.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet bør være god i forhold til gjennomføring i den enkelte etat.

Gjennomføringsplan

Løpende gjennomføring 2020-2021

Fv. 197 Håkonshellavegen, Alvøen – Myraskjenet, gang- og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikkisikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg bydel

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet Håkonshellaveien på strekningen fra Alvøen til Myraskjenet innbefatter etablering av gang- og sykkelveg, bussholdeplasser, samt mindre oppgradering av kjørevegen for å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Tiltaket omfatter:

- Etablering av en viktig «missing link» i tilbud til myke trafikanter
- Langsgående gang- og sykkelveg på 3 meter adskilt med 3 meter rabatt (kantsteinsskille på de smaleste partiene)
- Det gjøres tilpassinger på traseen for å redusere kostnader.
- Oppgradering av fem holdeplasser for buss med busslommer og leskur (utbedringsstandard, 54 meter)
- Utvidelse av eksisterende kjøreveg til to kjørefelt på 2,75 meter + skulder

Strekningen er sterkt trafikkert og det understrekes at dette er den siste delstrekningen i området som er fullstendig uten eksisterende tilbud som fortau, gang og sykkelveg eller busslommer. Strekningen er skoleveg for barn ved Alvøen og Mathopen skoler, og er forbindelsen til Alvøen idrettspark med aktivitet både på dag- og kveldstid. Standarden på vegen gjør den lite egnet til å trafikkeres av myke trafikanter og det er registrert flere ulykker på strekningen. Dagens veg er smal, benyttes av gående, syklende og kjørende -herunder kollektivtrafikk. Vegen trafikkeres av rutetrafikk og skolebuss med flere stopp på strekningen uten tilrettelegging. Vegen benyttes og av ridende mellom friluftsområder i Alvøparken, og ride-senter i Alvøen. Myke trafikanter er i dag hensatt til å følge vegkant med bla. dype grøfter sporsatt av gående. Det er ikke plass til at to kjøretøy kan passere hverandre på store deler av strekningen. Kollektivtrafikken har spesielle utfordringer med utformingen av eksisterende veg om vinteren, da bussene blir stående og spinne grunn av stopp for møtende trafikk.



Formålet med prosjektet

Bakgrunn: Det er behov for å etablere nytt, trygt og attraktivt tilbud for gående og syklende som gir bedre fremkommelighet. En realisering av tiltaket vil bidra til økt trafikkisikkerhet, sikre framkommelighet, tilgjengelighet til målpunkt og redusert/ mer forutsigbar reisetid for kollektivreisende. Tiltaket skal gi en trafikkisikker løsning for alle trafikanter og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister. Prosjektet har lang formell historikk og i tillegg lang forankring i Bergensprogrammet og nå i Miljøløftet, gjennom forprosjekt der faggruppene var involvert i valg av løsning. Prosjektet har som formål å:

- bedre fremkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken
- bidra til at en større del av trafikken tas av gange og sykkeltrafikk
- tilrettelegge for økt sykling på korte turer
- sikre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivreisende

kollektivtrafikken har utfordringer for fremkommeligheten, da det ikke er plass til at to kjøretøy kan passere samtidig. Status Statens vegvesen/ Hordaland fylkeskommune har siden forrige rullering av handlingsprogrammet

prioritert å klargjøre tiltaket for realisering. Fylkeskommunen finansierer prosjektering og grunnverv i tiltaket over fylkesvegbudsjettet utenfor Miljøløftet: · Tiltaket er prosjektert Etter pålegg om arkeologiske utgravinger for frigivelse av steinalderboplasser har Statens vegvesen, på vegne av fylkeskommunen inngått avtale med universitetsmuseet. Sluttrapport for disse arbeidene ferdigstilles i 2020 og er finansiert over Miljøløftet. · Nødvendige arkeologiske utgravinger er utført · Kvalitetssikring av konkurransegrunnlag pågår Tiltaket er klart foroppstart i 2021 ved tilsagn om finansiering. **Kostnader og finansiering:** I 2015 gjennomførte Svv et anslag for å beregne kostnadene ved realisering av tiltaket. Den gangen ble kostnadene angitt til 79,3 mill. kr. (2014-kr.) Med tillegg for indeksregulering og foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag er tiltaket nå estimert å ha et finansieringsbehov over Miljøløftet på 110 mill. (2020-kr.) inkl. mva. for å kunne realiseres.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Prosjektet bidrar til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre fremkommelighet. Prosjektet bidrar til å styrke gange og sykkel som transportmiddel i Bergen vest og gi et trafikk-sikkert tilbud for gående og syklende, og øker ts for øvrig kjøretrafikk. I dag velger mange bil på strekningen, da det ikke eksisterer noe reelt tilbud som er sikkert nok. Prosjektet vil bidra til bedre fremkommelighet/forutsigbarhet for kollektivtrafikken og gi økt trafiksikkerhet og redusere antall ulykker (konflikt med kjøretrafikk og gående) med god samfunnsøkonomisk måloppnåelse. Prosjektet vil sikre sammenhengende tilbud og kobling mot gang og sykkeltilbud som realiseres som del av fremtidig Sotrasamband. Prosjektet vil etablere et sammenhengende tilbud mot målpunkt som for eksempel arbeidsplasser som Håkonsvern og Alvøen og Mathopen skoler. Prosjektet vil etablere tilbud for myke trafikanter mot viktige fritidsarenaer som Loddefjord idrettspark med stor daglig aktivitet i breddeidrett for alle aldersgrupper. (Det pågår prosesser i Bergen kommune for etablering av flerbrukshall i parken). Prosjektet vil etablere tilbud mot store og viktige friluftsområder for bydelen i Alvøskogen. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i vestre del av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i vestre del av Laksevåg bydel, og bidra til sammenheng i gang- og sykkelnettet. Tiltaket bidrar til et sammenhengende tilbud mellom Godvik, Alvøen, Mathopen og Loddefjord bydelssenter og styrker tilgjengeligheten for syklende mellom boligområder, skoler og arbeidsplasser. Tiltaket letter tilkomsten til og fra skole, fritidsaktiviteter og arbeidsplasser og legger til rette for redusert personbiltrafikk. Tiltaket sikrer sammenhengende tilbud og kobling mot gang- og sykkeltilbud som realiseres som del av fremtidig Sotrasamband. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet for syklende mellom denne delen av Bergen vest og viktige målpunkt for arbeidsplasser, handel og kultur på Straume i nye Øygarden kommune.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal tas med gange-sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Strekningen inngår i

Sykelstrategi for Bergen. Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019, innenfor senterområde og byfortettingssone i KPA. Tiltaket er en del av definert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretreff.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	112750	7600		20500	35875	30750	17835	

Finansieringskilde(r)

Fylkesmidler, belønningsmidler og statlige programområdemidler

Prosjektet som del av helhet

Tiltaket kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder: Gange, sykkel og trafikksikkerhet og kollektiv.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplan er vedtatt og godkjent. Bergen bystyre vedtok i sak 269/16 reguleringsplan for utbedring av Håkonshellaveien, Alvøen gård – Myraskjenet. (Laksevåg, gnr. 129 og 130. Fv. 197 Håkonshellaveien, gang- og sykkelveg fra avkjørsel til Bjorøy forbi Alvøen gård, PlanID 60940000).

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vestland fylkeskommune er byggherre og har kapasitet til å realisere tiltaket

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan: Byggeplan foreligger våren 2020. Utlysning ved tilsagn om finansiering. Bygging 2021-2023. Sluttoppgjør i 2024

Fv. 252 Hagerups vei, Storetveitvegen – Nattlandsveien oppgradering av sykkelfelt/fartsputer

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

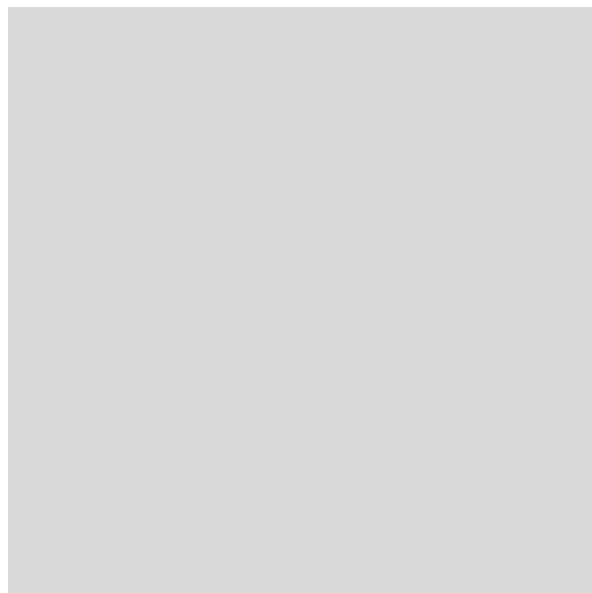
Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av oppgradert sykkelfelt i Hagerups vei med løsning i kombinasjon med fartsputene på strekningen, pluss nødvendige oppstramming av kjøreveg og kryssområder. Det er behov for å endre løsning ut fra hensyn til TS og attraktivitet. Strekningen er hovedrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi en trafikksikker løsning for alle trafikanter og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Hagerups vei gir en god sammenheng i Bergensdalen. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor byfortettingszone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket er innenfor byfortettingszone i KPA. o I tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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 kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	63550			7175	20500	30750	5125	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltaket er innenfor dagens trafikkformål. Det må utarbeides byggeplan som grunnlag for tiltaket

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Utarbeidelse av byggeplan: 2021. Bygging: 2022-2023

Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/ Klosteret (Nordnes II)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet skal etablere et sammenhengende sykkel- felt Haugeveien, Nordnesbakken – Margretastredet til Klosteret (Nordnes II).

Formålet med prosjektet

Tiltaket er en del av hovedrutenettet og er derfor en viktig del av sykkelvegnettet i Bergen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafikksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	43050	16876		14252	11500			

Finansieringskilde(r)

Miljøløftet bidrar med finansielt tilskudd.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Fv. 5208 Kjøkkelvikvegen sammenhengende GS-tilbud

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fv. 5208 Gang/sykkelveg langs Kjøkkelvikveien mellom Krabbedalen (Kjøkkelvik skole) og Fæsterhuset. Forprosjekt for etablering av gang- og sykkelveg langs Kjøkkelvikveien mellom Festerhuset og Krabbedalen ble ferdigstilt 2014. Det er tidligere meldt inn forslag om oppstart av planarbeid. Kostnadstall må avklares nærmere gjennom planprosessen.

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av reguleringsplan for etablering av sammenhengende gang- og sykkeltilbud. I dag mangler det tilbud på deler av strekningen, og tilbudet ligger på begge sider av veien.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et oppgradert og delvis nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og syklende, og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Kjøkkelvikveien. Tiltaket vil kunne gi bedre fremkommelighet og holdeplassfasiliteter for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor ytre forfettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken denne delen av Laksevåg i Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet langs Kjøkkelvikveien og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er del av definert nett i kommende sykkelstrategi for perioden 2019-2030 og innenfor ytre forfettingssone i KPA. Skiltet rute mot Askøy.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene i denne delen av Laksrvåg. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	34850					5125	20500	9225

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planarbeid planlegges startet opp i 2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2021-2022 Prosjektering: 2023 Bygging: 2024.-25

Fv. 5302 Sykkelfelt/sykkelveg Tertnesvegen, Ervikvegen - Bekkjarvikvegen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikkisikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fv. 5302 Sykkelfelt/sykkelveg Tertnesveien, Ervikvegen - Bekkjarvikvegen

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av reguleringsplan for etablering av oppgradert sykkelanlegg i østre del av Tertnesvegen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående, syklende og kollektivreisende, og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikkisikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Ervikveien og sentrale boligområder langs Tertnesveien. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og holdeplassfasiliteter for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling ved Tertneskrysset og videre nord-vestover lang Tertnesvegen. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor byfortettingszone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken denne delen av Åsane Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet ved Tertneskrysset og videre nord-vestover lang Tertnesvegen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi for perioden 2019-2030, innenfor byfortettingszone i KPA og i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene i denne delen av Åsane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	31775					5125	20500	6150

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet

Vil være del av utvikling ved Tertneskrysset, og utviklingen av bybanen i dette området.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planarbeid planlegges startet opp i 2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2021-2022 Prosjektering: 2023 Bygging: 2024-2025

Fv. 5306 Sykkelfelt/sykkelveg Hesthaugvegen, Åsane terminal-Morvik, del 1: Åsane terminal- Haukedalen skole

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikkisikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

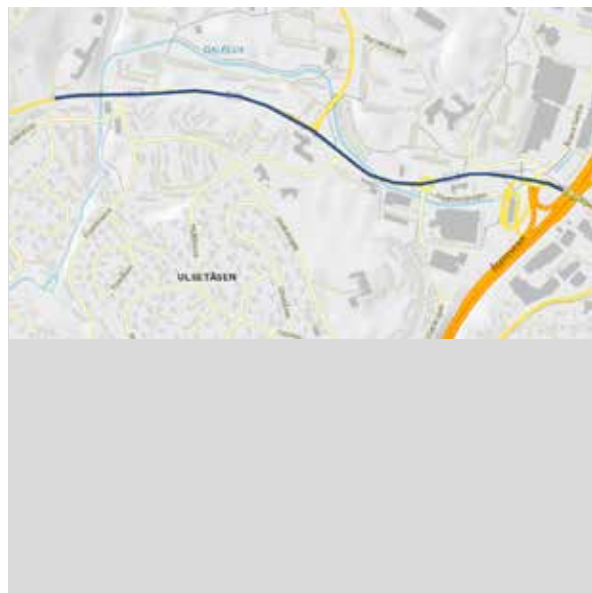
Bydel: Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fv. 5306 Sykkelfelt/sykkelveg Hesthaugvegen, Åsane terminal-Morvik, del 1: Åsane terminal- Haukedalen skole

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av reguleringsplan for etablering av oppgradert sykkelanlegg mellom Åsane terminal og Haukedalen skole.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående, syklende og kollektivreisende, og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikkisikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi et nytt tilbud og en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet langs Hesthaugvegen og bedre forbindelse for sentrale boligområder og funksjoner langs Hesthaugvegen til Åsane sentrale deler. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og holdeplassfasiliteter for kollektivtrafikken på strekningen. o Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling ved i sentrale deler av Åsane og områder langs Hesthaugvegen mot Morvik. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken denne delen av Åsane Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i sentrale deler av Åsane og videre nord-vestover lang Hesthaugvegen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi, innenfor byfortettingssone i KPA og i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene i denne delen av Åsane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	49200					7175	25625	16400

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet

Vil være del av utvikling bybanen, Åsaneterminal, kollektivtilbud i Hesthaugvegen og evt. TS-tiltak på strekningen.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planarbeid planlegges startet opp i 2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2021-2022 Prosjektering: 2023-2024 Bygging: 2025-2026.

Fv. 557 Bjørgevegen, Sandeide – Lyderhornsveien, sykkelveg med fortau

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg/Fyllingsdalen bydel

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av sykkelveg med fortau på strekningen Sandeide Lyderhornsveien, samt mindre justere av kjørevegen mht. TS. Tiltaket inneholder to gs-broer og oppgradering av holdeplasser. Det er behov for å endre løsning ut fra hensyn til TS og attraktivitet. Strekingen er hovedrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi en trafikksikker løsning for alle trafikkantgrupper og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et oppgradert tilbud gående, syklende og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Bjørgeveien og binder sammen Bergen vest, med Fyllingsdalen og Bergen sør. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Laksevåg og Fyllingsdalen bydel. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor ytre fortetningsone og byfortetningsone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken mellom Laksevåg og Fyllingsdalen bydel og kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i på en sentral forbindelse mellom Laksevåg/Loddefjord og Fyllingsdalen, Bergen sør og viktige næringsområder på Kokstad/Sandsli.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hoved i gjeldende sykkelstrategi og er del av definert sykkelnett i kommende sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Strekingen ligger innenfor ytre fortetningsone og byfortetningsone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	300325			10250	123000	115825	51250	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det foreligger vedtatt reguleringsplan. Det må utarbeides byggeplan for strekningen som grunnlag for bygging.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke spesielt noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Utarbeidelse av byggeplan 2021 Bygging 2022-2024.

Fv. 558 Sykkelfelt/sykkelveg Ny sykkelforbindelse/bro Laksevåg - Dokken

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune/Bergen kommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg/Bergenuhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Sykkelfelt/sykkelveg på strekningen Laksevåg – Dokken, ny forbindelse til Dokken.

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av forprosjekt og reguleringsplan for etablering av forbindelse for gang- og sykkeltrasé for strekningen Laksevåg – Dokken.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for gående og syklende mellom Laksevåg – Dokken, og videre mot sentrum. Tilbudet vil gi en god, attraktiv og trafikksikker kobling for gående og syklende fra Laksevåg mot Dokken og Bergen sentrum. Det nye tilbudet vil gjøre det effektivt å benytte gange/sykkel fra ytre deler av Laksevåg, gi en stor tidsbesparelse, og det vil øke konkurransekraften for gang- og sykkel til Dokken og Bergen sentrum. Tiltaket vil bidra til overføring av trafikk fra personbil til gang- og sykkel. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i på Laksevåg og på Dokken. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger, og innkortingene det gir i reiseavstand mellom sentrale bydeler. Strekningen ligger innenfor sentrumssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale deler av Laksevåg og Dokken området, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkeltilbudet mellom Laksevåg, Dokken og Bergen sentrum, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi 2019-2030. o Innenfor byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafiksikkert tilbud for gående, syklende på strekningen, og vil bidra til å redusere gang- og sykkeltrafikk som i dag benytter Gyldenpris-krysset.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende, innkorting i reisetid, redusere ulykkesrisikoen på gjenværende vegnett, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/kommunale/belønningsmidler. Finansiering må avklares nærmere når forprosjektet og reguleringsplan foreligger

Prosjektet som del av helhet

Det vil være aktuelt å realisere prosjektet sammen med fremtidig bybane fra Dokken til Laksevåg.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planarbeid med forprosjekt starter opp i 2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2021-2023 Prosjektering: må avklares nærmere. Bygging: - må avklares nærmere.

Fv.580 – Hardangervegen - Fotgjengersikring

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

750 meter med langsgående tilbud til fotgjengere i henhold til N100 i kombinasjon med etablering av sikkert kryssingspunkt mellom bussholdeplasser.

Formålet med prosjektet

Den aktuelle strekningen mangler langsgående tilbud til myke trafikanter fra Midtun til industri og serviceområde, en strekning på om lag 750 meter. Det vil også være nødvendig å etablere et sikkert kryssingspunkt mellom holdeplassene på fv.580. Tiltaket ligger også inne i Planprogram Plan og forvaltning. Tiltaket bør også sees opp mot eventuelle rekkefølgekrav til utbyggingsplaner i området. Se igangsatt reguleringsplan arealplan-ID:61310000 i figur 2 under. Strekningen har fartsgrense 70 km/t med en trafikkmengde på 11200 kjørende i snitt pr. døgn



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil legge til rette for gående og syklende til industri- og serviceområde. Det er planlagt og pågår utbygging i området som vil også kunne nytte gangtilbudet. Dette vil kunne bidra til å redusere kjøring til området og øke andelen gående og syklende. Sikring av kryssingspunkt vil også kunne medføre økt andel kollektivreisende til området som følge av at de vil unngå et farlig kryssingspunkt. Tiltaket vil gi et vesentlig mer trafikksikkert tilbud for myke trafikanter

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken denne delen av Fana, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet langs Hardangervegen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Gå- og sykkelstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	12300				1025	1025	10250	

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Avhengig av slutføring av planforslag.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan · Planlegging: 2020-2021 (plan har vært utlagt til off. ettersyn) · Prosjektering: 2022-2023 · Bygging: 2024-2025

Fv. 582 Storetveitvegen, Hagerups vei- Minde Alle

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere sykkelveg med fortau og oppgraderte holdeplasser på strekningen fv.582 Hagerups vei – Wergeland.

Formålet med prosjektet

Etablere et trafikksikkert 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



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende, og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. 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. 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 vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av Wergeland som bydelssenter og bybanestopp. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av nærhet til sentrale funksjoner og arbeidsplasser. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone og sentrumssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019. Tiltaket er prioritert sykkelnett i nytt forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Innenfor senterområde og byfortettingszone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	111725			3075	25625	41000	34850	7175

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet

Vil være del av utvikling på Wergeland, med tilhørende oppgradering av VA-anlegg og utbyggingsavtaler knyttet til områdeplan for Wergeland.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planforslag ventes innsendt til 1. gangs behandling i Bergen kommune januar 2020.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Prosjektering: 2021 Bygging: 2022-2023.

Fv. 585 Sykkelfelt Nattlandsveien Nord, Wier Jenssens vei - Hagerups vei

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Sykkelfelt mellom Wier-Jenssens vei – Hagerups vei, og kollektivfelt fra Landåstorget – Hagerups vei.

Formålet med prosjektet

Etablering av oppgradert sykkelanlegg og kollektivfelt i nordre del av Nattlandsveien. Strekning en er ulykkesutsatt i dag, og det er behov for å endre/oppgradere sykkelløsningen og å bedre forholdene for kollektivtrafikken på strekningen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Nattlandsveien fra søndre deler av Bergensdalen. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse i søndre del av Nattlandsveien, Mannsverk og Landås. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor ytre fortetningsone og byfortetningsone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019. Tiltaket er prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket ligger innenfor senterområde og byfortetningsone i KPA og er i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	75850			5125	5125	20500	35875	

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmilder/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet

Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt?

Vil være del av utvikling på i sentrale deler av Landås og utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet på Landås.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet

Planforslag ventes innsendt til 1. gangs behandling i Bergen kommune vinter 2020.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring. Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan. Prosjektering: 2021/2022. Bygging: 2022-2024.

Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Hagerups vei – Kronstad-tunnelen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune/Bergen kommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Sykkelfelt/sykkelveg Hagerups vei – Kronstad-tunnelen, alternativ trasé for Nattlandsveien/Haukelandsveien.

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av forprosjekt og reguleringsplan for etablering av gjennomgående alternativ gang- og sykkeltrasé for fv. 585 Nattlandsveien, på strekningen Hagerups vei – Kronstad-tunnelen



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående, og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Nattlandsveien fra søndre deler av Bergensdalen mot Kronstad, Mindemyren og Bergen sentrum. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse i søndre del av Bergensdalen mot Kronstad. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekningen ligger innenfor byfortettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkeltilbudet i Bergensdalen inn mot Kronstad/Mindemyren og Bergen sentrum, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/ arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er del av bydelsrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019. Tiltaket er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi. Tiltaket er innenfor byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende på strekningen, og vil bidra til å kunne fjerne eksisterende ulykkespunkt i nordre del Nattlandsveien.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende, redusere ulykkesrisikoen, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	38950						25625	13325

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/kommunale midler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet

Ikke kjent.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Må avklares om tiltaket krever reguleringsplan. Fremdriften forutsette at tiltaket må reguleres.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2021-2023 Prosjektering: 2024 Bygging: 2025-2026.

Fv. 585 Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei - Birkelundstoppen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei – Birkelundstoppen.

Formålet med prosjektet

Utarbeidelse av reguleringsplan for etablering av oppgradert sykkelanlegg i søndre del av Nattlandsveien. Strekning en er svært ulykkesutsatt i dag, og det er behov for å endre/oppgradere sykkelløsningen på strekningen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i Nattlandsveien fra søndre deler av Bergensdalen. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og holdeplassfasiliteter for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse i søndre del av Nattlandsveien og Mannsverk. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor ytre forfettingsone i KPA

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, Mannsverk og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019. Tiltaket er del av prioritert nett i forslag til sykkelstrategi for Bergen 2019-2030, er innenfor ytre byfortettingsone i KPA og i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	51250					30750	20500	

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet

Vil være del av utvikling på i sentrale deler av Landås og utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet på Landås.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet Planarbeid planlegges startet opp i 2020/2021.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring. Pågående prosjekt – kapasiteten vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Planlegging: 2020-2022 Prosjektering: 2023 Bygging: 2024-2025.

Fv.587 Forprosjekt Midttun -Arna

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Arna og Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Utarbeide et forprosjekt for utbedring av strekningen fv 587 Midttun- Arna. Denne skal bygge på forprosjekt for fv 587 Grimesvingene. Her er det alternativ A (lang tunnel mellom Søylen/Djupevika og Helldalen skole) og alternativ E/F (utbedring av dagens veg) som skal legges til grunn. Det skal utarbeides RTM-beregninger av framtidig trafikkmengde for begge de nevnte alternativene. Videre skal det gjennomføres en kartlegging av muligheten for gjennomgående gang- og sykkeltilbud på strekninga, samt en kartlegging av tiltak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen.

Formålet med prosjektet

Sikre bedre trafikkflyt på strekningen, kartlegge mulighet for gjennomgående gang- og sykkeltilbud samt bedring av trafikksikkerheten på strekningen for alle trafikantgrupper.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Strekningen mangler gjennomgående gang- og sykkeltilbud. Det er store framkomstproblemer for trafikk med dels lav vegstandard, noe som også påvirker kollektivtrafikken. Manglende gangtilbud gjør det også utfordrende å bruke kollektivtilbudet langs strekningen.

Støttekriterier

Bedring av trafikkflyten og framkomst vil bidra til å redusere utslipp fra eksisterende trafikk. Prosjektet skal kartlegge om biltrafikken øker/velger andre ruter, og med dette vurdere konsekvenser for CO2 utslipp. Bedret gang- og sykkeløsning gjør det enklere å velge miljøvennlig. Prosjektet vil korte inn reisetid for alle trafikantgrupper på strekningen. Kartlegge i hvilken grad utbedring av strekninga forbi Grimesvingene vil føre til økt trafikk på strekninga.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I KPA for Bergen er strekninga forbi Grimesvingene klassifisert som arealformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, eg. utfylling i Grimevatnet for økt tilgjengelighet og trafikksikkerhet. Opprinnelige planen var å utbedre strekningen langsetter Grimevatnet med masser fra E16/Vos-

sebanen- prosjektet, men dette er skrinlagt grunnet tekniske utfordringer. Forprosjektet for fv 587 Grimesvingene ble iverksatt for å vurdere om det likevel var mulig å utbedre strekningen også uten utfylling i vannet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet må ses i sammenheng med resten av det overordnede trafikksystemet i Bergen. Ikke minst i forhold til utbedring og forlenging av E39 Fløyfjellstunnelen og bygging av bybanen. Fv 587 er en viktig omkjøringsveg ved stenging og redusert kapasitet på E39 Åsane-Nesttun, både for akutte og for planlagte stenginger på strekningen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Strekningen langsetter spesielt Grimevatnet har vanskelige framkomstforhold og er ulykkesbelastet. Utbedring av strekningen vil øke trafikkanntnyttens vesentlig. Forprosjektet vil vurdere om prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	513	513						

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler

Prosjektet som del av helhet

Kan man spare noe på å gjennomføre tiltaket sammen med/som del av andre prosjekt? Det er i ferd med å starte opp prosjektering for utbedring av Søylen bru der det bl.a. er aktuelt å bygge felt for gang- og sykkelveg.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Forprosjektet vil danne grunnlag for vurdering av om en skal gå videre med reguleringsplanlegging på strekninga. Vestland fylkeskommune er prosjekteier.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Innkjøp av konsulenttenester for RTM-beregninger. Vi vil vurdere å bruke egne ressurser på i alle fall deler av vurderingene knyttet til trafikksikkerhet og gang og sykkel. Dette må vurderes nærmere før oppstart av forprosjektet.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan Forprosjekt/ Mulighetsstudie: 2020 Regulering: 2021-2022

Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

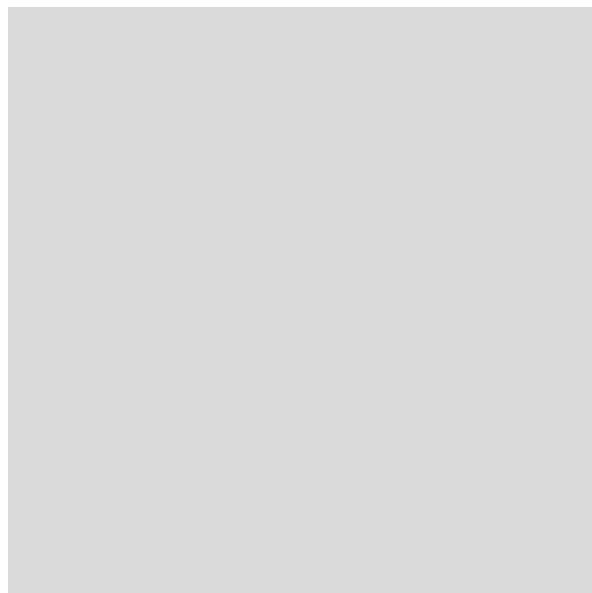
Bydel: Fyllingsdalen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger. Gjennom Løvsstakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel. I tillegg blir det bygget rundt 5 km øvrig sykkelveg og drøye 11 km gangveger og tilkomst til Bybanen i tilknytning til den nye strekningen til Fyllingsdalen.

Formålet med prosjektet

Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafikksikkerhe.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	242986	142356		70541	26530			165882

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Gangveier til kollektivtraseer

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bergen kommune arbeider med å kartlegge og gjennomføre tiltak som gjør det enklere, tryggere og raskere å gå til kollektivnettet. Det innebærer at gangveier asfalteres, får rekkverk, lys og at det etableres nye ganglenker (snarveier).

Formålet med prosjektet

De fleste kollektivreiser inneholder en fottur til holdeplassen. At standarden på gangnettet øker, øker attraktiviteten til kollektivsystemet. Disse gangforbindelsene er nyttige også for gangturer til andre målpunkt. Fokus er i første rekke på det utvidede sentrumsområdet og bydelssentrene.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tilrettelegge for kollektiv transport. Bedre tilkomsten til holdeplasser. Økt trafikksikkerhet. Gjøre det mer attraktivt og enklere å reise kollektivt.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				8000	10000	10000	10000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Gateopprustning Baneveien-Nøstegaten-Vestre Murallmenningen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

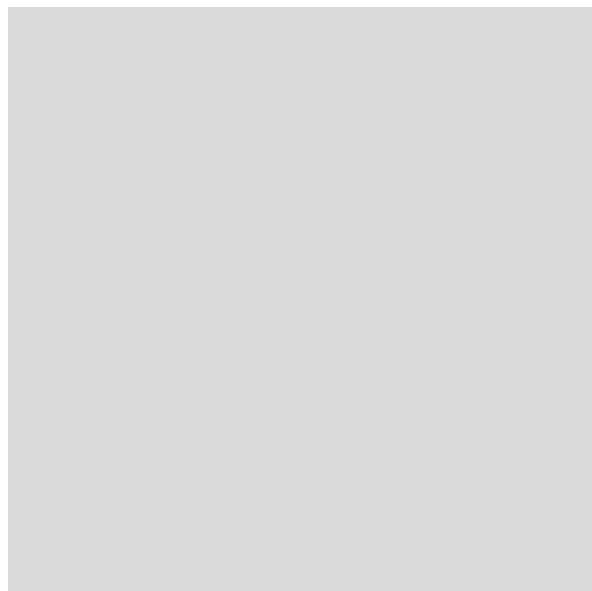
Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gateopprustningen er en videreføring (ferdigstillelse) av gateopprustningsprosjektet i Jonsvollsgaten/Baneveien/Nøstegaten på Nøstet. Forprosjektet beskriver konkret løsning. I prinsippet er dette utskifting av gatedekke og bredere fortau.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å bedre miljøkvaliteter og forholdene for myke trafikanter. (nytt gatedekke, bredere fortau etc.).



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket styrker gange og sykkel som transportmiddel i sentrum. Bedret miljøkvaliteter/design i historisk del av sentrum. Del av strategi/tilrettelegging for redusert biltrafikk i sentrum. Ingen direkte innvirkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sentrum mer attraktiv for barnefamilier

Støttekriterier

Ingen direkte innvirkning på transportarbeid/Co2-utslipp etc.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Utbedring av gaten vil kunne gi lavere fart for biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen)

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre gange og sykkel mer attraktiv og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i by.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	76875			35875	35875	5125		

Finansieringskilde(r)

Programområdetiltak på riksveg

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn (fylkesvei)

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Prosjektering: 2020 Bygging: 2021-2022.

Gateopprustning Kong Oscars gate – (Nygaten – Stadsporten)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gateopprustningen er en videreføring av gateopp- rustningsprosjektet som er gjennomført i Kong Oscars gate frem til Nygaten. Prosjektet gjelder trinn 2 fra Nygaten til Stadsporten. Strekningen er avlastet etter ny trafikkregulering av Kong Oscars gate, og kan bli ytterligere avlastet i Trafikkplan sentrum. Dette muliggjør mer fotgjenger- og sykkelvennlige løsninger. Ombygging av krysset Kong Oscars gate / Strømgaten inngår i prosjektet. Forprosjektet beskriver konkret løsning. I prinsippet er dette utskifting av gatedekke og bredere fortau.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å bedre miljøkvaliteter og forholdene for myke trafikanter. (nytt gatedekke, bredere fortau etc.).



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Styrker gange og sykkel som transportmiddel i sentrum. Bedrer miljøkvaliteter/design i historisk del av sentrum. Del av strategi/tilrettelegging for redusert biltrafikk i sentrum. Ingen direkte inn- virkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sentrum mer attraktiv for bosetting

Støttekriterier

Ingen direkte innvirkning på transportarbeid/Co2-utslipp etc

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ombygging av krysset Kong Oscars gate / Strømgaten vil være knyttet til å ivareta overordnede mål om bedre fremkommelighet for kollektivtransport (som følge av at sentrum avlastes for gjen- nomkjøring av biltrafikk) · Utbedring av gaten vil kunne gi lavere fart for biltrafikk og dermed styr- ke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen). Mye gangtrafikk i tilknytning til skoler i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnmessige gevinster i form av å gjøre gange og sykkel mer attraktiv og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i bysentrum.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	128125					5125	30750	92250

Kostnader til mva, arkeologiske utgravinger og NIKU må påregnes ut over det som er beskrevet i prosjektarket.

Finansieringskilde(r)

Miljøløftet/fylkesveimidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn (fylkesvei)

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Prosjektering: 2021 Bygging: 2022-2023.

Gateopprustning Øvre- og Nedre Korskirkeallmenningen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Bergen Kommune

Kommune: Bergen Kommune

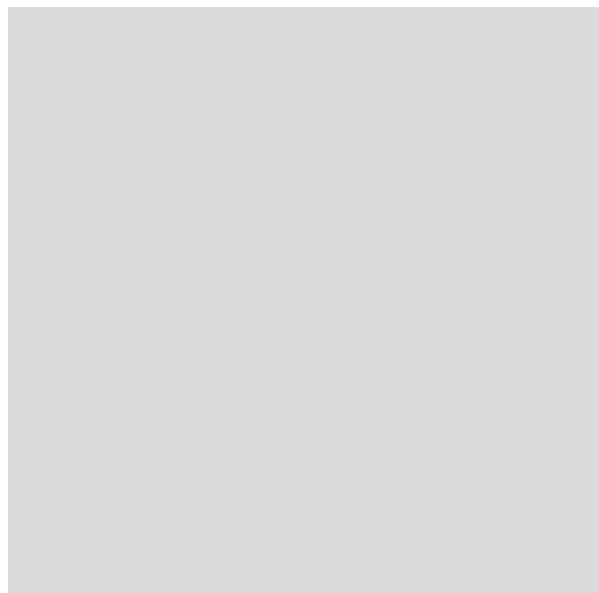
Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gateopprustningen er en videreføring av gateopp-
rustningsprosjektet som er gjennomført i Kong Oscars
gate. Etappe 1. av Nedre Korskirkeallmenningen stod
ferdig i 2017. Etappe 2, Øvre Korskirkeallmenningen
og gjenstående del av Nedre Korskirkeallmenningen.
Opprustning muliggjør mer fotgjenger- og sykkelvenn-
lige løsninger.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å bedre miljøkvaliteter
og forholdene for myke trafikanter. (nytt gatedekke,
plassopparbeidelse etc.).



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Styrker gange og sykkel som transportmiddel i sentrum. Bedrer miljøkvaliteter/design i historisk del av sentrum. Del av strategi/tilrettelegging for redusert biltrafikk i sentrum. Ingen direkte inn-
virkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sentrum mer attraktiv for bosetting.

Støttekriterier

Ingen direkte innvirkning på transportarbeid/Co2-utslipp etc.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Opprustningen vil kunne gi lavere fart for biltrafikk og fjerne parkering og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen). Mye gangtrafikk i tilknytning til aktiviteter i området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre gange og sykkel mer attraktiv og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i bysentrum.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	46125			5125	15375	25625		

Finansieringskilde(r)

Miljøløftet/kommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Prosjektering: 2021 Bygging: 2022-2023.

KV. 000 Kronstad (sykkelstamveg) – St. Halvards vei, gang- og sykkelveg

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Byggherre: Bergen kommune

Kommune: Bergen kommune

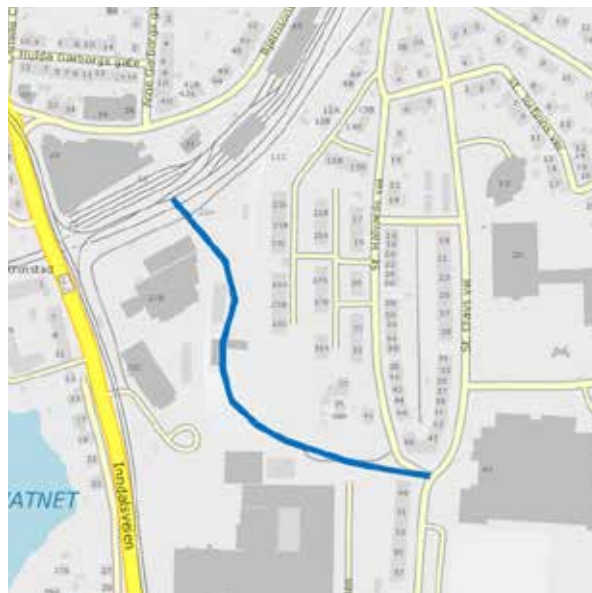
Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av gang- og sykkelveg på strekning mellom St. Halvards vei- Kronstad (sykkelstamveg) via Høgskolen på Vestlandet. Tiltaket utgjør en viktig kobling for gående og syklende mellom sentrale deler av Årstad mot Kronstad og sykkelstamvegen mot Bergen sentrum og mot Haukeland sykehus. Strekningen er lokalrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi et trafiksikkert og attraktivt tilbud for syklister frem mot sykkelstamvegen fra Årstad bydel.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et oppgradert tilbud for gående og syklende mellom St. Halvards vei og Kronstad (sykkelstamveg) via Høgskolen på Kronstad. Tilbudet vil gi en god, attraktiv og trafiksikker kobling for gående og syklende fra St. Halvards vei til Kronstad bybanestopp og sykkelstamvegen. Det nye tilbudet vil gjøre det effektivt å benytte gange/sykkel til og fra St. Halvards vei til Kronstad bybanestopp og sykkelstamvegen. Tiltaket vil bidra til overføring av trafikk fra personbil til gang- og sykkel, og gjøre snarveien til og fra Kronstad attraktiv. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i på Florida, Marineholmen og Nygårdstangen. Tiltaket vil kunne gi et bidra til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger, og innkortingene det gir i reiseavstand mellom sentrale bydeler. Strekningen ligger innenfor sentrumssone i KPA

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken til og fra Kronstad, Nymark og Haukeland, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkeltilbudet mellom Kronstad og Nymark/Haukelandshallen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er bydelsrute i gjeldende sykkelstrategi og er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi for perioden 2019-2030 o Innenfor byfortettingssone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende på strekningen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende, innkorting i reisetid, redusere ulykkesrisikoen på gjenværende vegnett, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	15375			2050	10250	3075		

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det må utarbeides byggeplan som grunnlag for utbygging.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Mindre tiltak som i liten grad vil påvirke kapasitet.

Gjennomføringsplan

Prosjektering/byggeplan 2021 Bygging 2022.

Ombygging av kryss/avkjørsel Tennebekk næringsområde

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune (/Statens vegvesen)

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltak retter seg mot trafikksikkerhet for myke trafikanter og trafikksikkerhet i kryss/avkjørsel ved Tennebekk. Punktet er et av ulykkespunktene i Bergen der det bl.a. er skjedd alvorlig sykkelulykke

Formålet med prosjektet

Dagens løsning bygger på en eldre reguleringsplan og vurderes som utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for sykkeltrafikk gjennom avkjørselen. Det er behov for kanalisering som kan gi bedre trafikksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av næringsområdet



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil kunne bidra til å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Tiltaket vil også bidra til å bedre fremkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser avkjørselen ved dette punktet. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for syklende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene.

Støttekriterier

Det forventes bedret trafikkavvikling.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Gå- og sykkelstrategi. Inngår som del av definert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi 2019-2030, og er del av GS-tilbudet langs riksvei 555 (inngikk som foreslått hovedrute i sykkelstrategi 2010-2019)

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krever nært samarbeid med gang/sykkel - løsninger må ivareta sikkerhet og framkommelighet for sykkeltrafikken.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet 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.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	9738					9738		

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/belønningsmidler/riksvegmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planlegging oppstart 2020/21. Mulig behov for reguleringsendring, kan også vurderes dispensasjon fra gjeldende plan

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan · Planlegging: 2021-2022 · Prosjektering: 2022 · Bygging: 2023.

Oppgradering sykkelfelt fv. 582 Michael Krohns gate, Gyldenpris – Danmarks plass

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

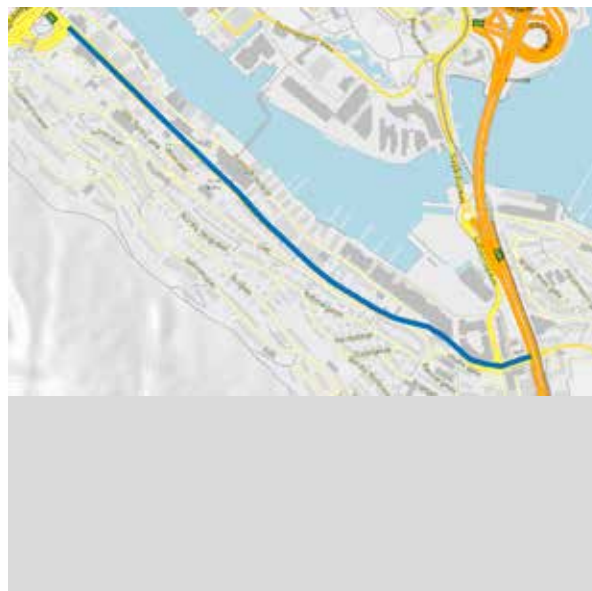
Bydel: Årstad/Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering oppgradert og justerte sykkel felt med bredde og utforming i henhold til vegnormalen. Tiltaket utgjør en viktig kobling for gående og syklende mellom sentrale deler av Laksevåg mot Danmarks plass, Årstad, Haukeland sykehus og Høyskolen på Kronstad. Strekingen er hovedrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi en trafikksikkert attraktivt tilbud for syklister på strekingen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et oppgradert tilbud for gående, syklende og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet Michael Krohns gt. og god sammenheng mellom Laksevåg og Danmarks plass. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekingen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse fra Gyldenpris mot Danmarks plass. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor sentrumsskjerne i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet mellom Laksevåg og Danmarks plass/Bergensdalen og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket er innenfor byfortettingssone i KPA og i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	34850			2050	19475	13325		

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltaket er innenfor dagens trafikkformål. Det må utarbeides byggeplan som grunnlag for tiltaket

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Utarbeidelse av byggeplan: 2021. Bygging: 2022-2023

Paradis; Gang, sykkel og trafiksikkerhet og kollektiv

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet + kollektiv

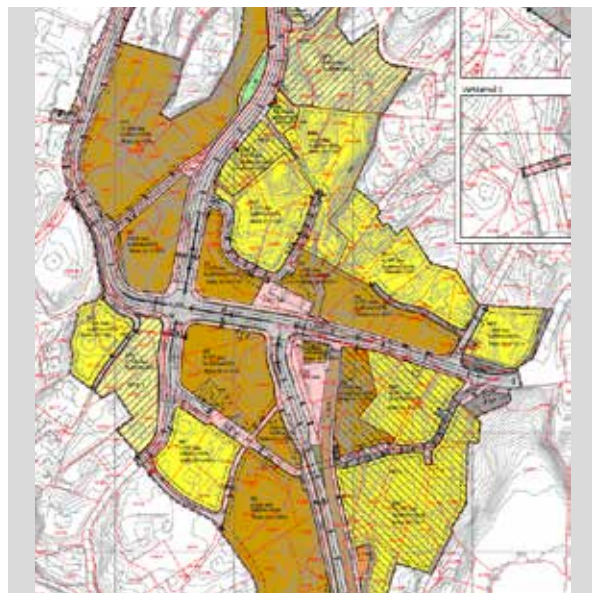
Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Som ledd i den fortettende utbyggingen av området skal eksisterende infrastruktur justeres og utvides slik at det kan legges til rette for gode og trafiksikre løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Behovet for tiltak forsterkes av den store fortettingen og utbyggingen i området. Gang- og sykkeltilbudet fra Statsminister Michelsens veg til Tunvegen oppgraderes og det etableres en ny forbindelse for myke trafikanter mellom Tunvegen og Jacob Kjødesveg. Det skal etableres en 40m lang ny gang- og sykkelbru av kompositt over Nesttunveien og bybanesporet. (Broen er godkjent i Vegdirektoratet). Dette bedrer fremkommeligheten for myke trafikanter i området, men sikrer også lettere tilkomst til bybanen og kollektivtilbudet. Bussholdeplasser ved Paradis skole blir oppgradert. Prosjektet vil forbedre trafiksituasjonen ved Paradis skole, og det blir etablert sikre krysningspunkt for myke trafikanter i prosjektet



Formålet med prosjektet

Bakgrunn Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortetningsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. I tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål, gir planen, og den nå pågående utbyggingen av Paradis, en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken. I områdeplanen er det lagt opp til at det skal bygges ut 600 boliger, og ca. 20 000/m² næringsareal. Rekkefølgekravene i områdeplanen gjør utbygging og omlegging av infrastrukturen til en nødvendig forutsetning for all annen utbygging i området. Området er i dag under utbygging på S5, S10 og BB3, bilde 1 og 2 (S5). Disse boligene er klare i løpet av 2020, og med innflytting av de første leilighetene til våren 2020. I områdene S1 og BB1 pågår det planprosesser. Området har stor gjennomgående trafikk. Paradis skole har i underkant av 500 barneskolelever (1. – 7. klasse), og mange av disse kommer fra Paradis og tilgrensende områder. Området har et lite tilrettelagt tilbud for gående og sykklende, og spesielt til/fra skolen. Et av hovedformålene med tiltaket er å bedre forholdet for disse brukergruppene Utbyggingsaktiviteten antas å fortsette de nærmeste årene. I styringsgruppen for Bergensprogrammet ble det 12. juni 2015, besluttet å legge til grunn 50% finansiering fra Bergensprogrammet til utbyggingen av den fylkeskommunale infrastrukturen i området, sett over hele utbyggingsperioden for all infrastruktur. Resten skulle finansieres gjennom bruk av utbyggingsavtaler, se også sak 25-18 til Miljøløftet/AKG. I 2014 gjennomførte SVV et anslagsseminar (datert 28. oktober 2014) for å beregne kostnadene ved utbyggingen av den offentlige infrastrukturen. Kostnaden ble samlet anslått til kr. 280 mill (eks. mva) Denne summen er senere lagt til grunn for de utbyggingsavtaler som er inngått. Status Statens vegvesen/Hordaland fylkeskommune og Bergen

kommune har siden 2014 arbeidet med å få klargjort den offentlige infrastrukturen for bygging. Byggetrinn 1 var opprinnelig strekningen Tunesvegen – Jacob Kjødesvei, og med bro over Nesttunveien (Fv 582). I løpet av prosjektperioden fant en derfor det sterkt ønskelig å forlenge strekningen helt ned til Paradis skole, ved utbedring av Christian Michelsensvei. Rød markering i kartet viser hele strekningen. Strekningen er prioritert fordi den er et viktig hovedgrep – og trase i områdeplanen for å oppnå trafikksikre løsninger for myke trafikanter, herunder tilrettelegge for god adkomst til bybanestoppet. Spesielt viktig er det å få etablert sikker og god gangvei i den perioden hvor området bygges ut. Utbyggingen legger også til rette for bruk av sykkel og annen mikrotransport. Deler av strekningen er en allmenning. Det er en grunnleggende ambisjon i alle fortetningsområder om å fortette med kvalitet. Dette er lagt til grunn ved valg av løsninger for infrastrukturen på Paradis. Strekningen er ferdig prosjektert. Det er foretatt mange erverv, og noen er i slutfasen. Ingen av de nå pågående ervervsprosesser er strengt nødvendig for å gjennomføre prosjektet, men gir grunnlag for bedre løsninger. Prosjektet kan legges ut for anbud før påske 2020, og med fysisk oppstart høsten 2020. Med utgangspunkt i kostnadsanslaget fra 2014 var strekningen som nå er prosjektert anslått til i underkant av 140 mill. (inkl. mva). Foreløpig gjennomgang av byggherreoverslag viser at hele strekningen har en kostnad på kr. 180 mill (inkl. mva). Dette er ca 40 mill høyere enn det opprinnelige kostnadsanslaget viser. Hovedårsaken til dette er avklaringer og prosjektering av detaljer som følge av ny pågående reguleringsplan for deler av strekningen, undervurderte kostnader ift grunnverv og grunnforhold samt kompleksitet ved å bygge nært andre pågående byggeaktiviteter. Det er ønskelig å gjennomføre hele prosjektet for å både sikre en god helhetlig tilnærming, og en rasjonell anleggsgjennomføring.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om nullvekstmålet; at veksten i persontransporten i Bergen skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Løsningene i Miljøløftet skal: Bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten; Legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Prosjektet bidrar til: Å tilrettelegge for attraktive alternativer til personbiltransporten; Å sikre god gang/sykkeladkomst til både skole, naboer og dagligvarehandel; Å få tilpassete løsninger for næringstransportens behov i området; Å styrke grunnlaget for kollektivtrafikken. Tiltaket inngår i et prioritert fortetningsområde (jf. KPA) rundt bybanestoppet på Paradis. Etableringen av infrastrukturen er nødvendig for utbyggingen/ utviklingen av området, slik rekkefølgebestemmelsene i planen forutsetter. Prosjektet underbygger O-visjonen mht. trafikksikring. Tiltaket vil gi et vesentlig mer trafikksikkert tilbud for myke trafikanter

Støttekriterier

Tiltaket gir en attraktiv, god og sikker gang- og sykkelvei og legger således godt til rette for økt bruk. Tiltaket legger til rette for en rask vei til og fra skolen, og reduserer gjennomsnittsavstandene for de fleste. Tiltaket gir lett adkomst til og fra skole, samt dagligvarebutikker i området. Dette legger til rette for redusert personbiltrafikk.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet underbygger Miljøløftets hovedmål om at all økning av trafikken skal gjøres gjennom gange, sykkel og kollektiv. Prosjektet underbygger 0-visjonen mht. trafikkulykker. Utbyggingen av den valgte traseen gir mulighet for trafiksikker og god «myk» transport. Prosjektet bidrar substansielt til at Bergen bystyrets ambisjoner om å tilrettelegge for «gåbyen», jf. kommuneplanens arealdel.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

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.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	184500	90700		35977	43152	12402		

Finansieringskilde(r)

Hvilke midler kan brukes til å finansiere prosjektet? Fylkesvegmidler: Det offentlige har en forpliktelse til å dekke 50 % av kostnadene knyttet til utbyggingen av områdeplanen basert på anslaget fra 2014. Dette er lagt til grunn for beregningen i utbyggi

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet kombinerer Miljøløftets satsinger innenfor tre områder: Gange og sykkel, Trafiksikkerhet, Kollektiv



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Vurdering av plan- og eiendomsstatus for prosjektet. Nødvendig plangrunnlag ferdig. Nødvendige erverv gjennomført. Ønskelig erverv er i prosess. Nødvendige godkjenninger vedr. etablering av bro er gitt fra Vegdirektoratet.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Prosjektet er klart for anbud våren 2020, og med konkret oppstart i marken høsten 2020.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan: Anbud: Vår 2020. Oppstart i felt: høst 2020. Bygging: 2020 – 2022, slutt oppgjør 2023.

Planlegging fylkesveg i Bergen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

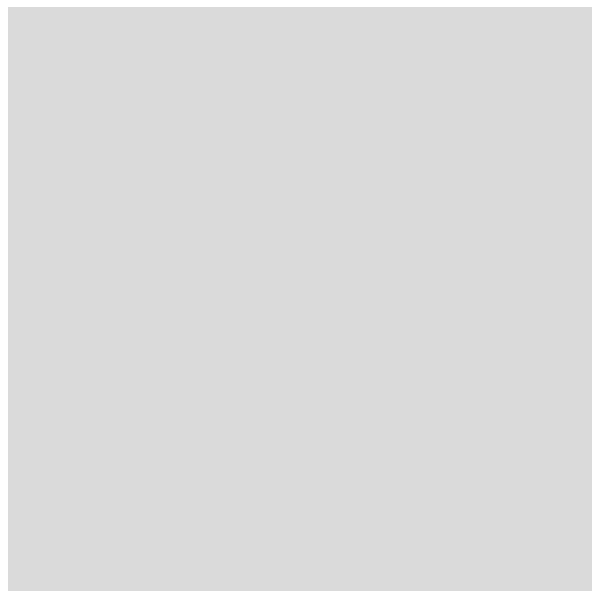
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det pågår flere planprosjekter i Miljøløftet innenfor programområdene gange, sykkel og kollektiv. Pågående planprosjekt gir en pekepinn på hvilken retning vi styrer mot, og hvilke byggekostnader som kan forventes i årene fremover.

Formålet med prosjektet

Miljøløftet ser det som svært viktig å ha en høy planproduksjon, og helst en planreserve. Dette vil gi et større handlingsrom for reell porteføljestyring, der bare de prosjektene med best måloppnåelse skal realiseres.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				24000	24000	24000	24000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Prosjektering og grunnerverv (diverse løpende prosjekt fv.)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre:

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

For å sikre raskere framdrift av mindre tiltak under programområdene, blir det foreslått at man i handlingsprogrammet setter av noe midler slik at man starter prosjektering før bevilgningen til prosjektet kommer.

Formålet med prosjektet

På denne måten kan man sikre en større fleksibilitet både i planlegging, prosjektering og gjennomføring av de ulike programområdetiltakene.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				4000	5000	5000	5000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Prøveordning med stengning for biltrafikk Bryggen/Torget

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bystyret har bedt om å få vurdert en prøveordning med stengning for biltrafikk over Bryggen om sommeren. Sentrumsgruppen har utredet mulighetene og anbefaler at det prøves ut en ordning med stengning for biltrafikk over Torget i sommermånedene. Kollektivtrafikken og vareleveringen vil være unntatt fra stengningen.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å teste ut mulighetene for å få redusert biltrafikken i Bergen sentrum, i første omgang om sommeren, for å bidra til mindre støy, luftforurensning og mer trivsel i bygatene.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Styrke kollektiv, sykkel og gange som transportmiddel i sentrum ved å redusere gjennomgående biltrafikk og på denne måten gi bedre plass til kollektiv, sykkel og gange.

Støttekriterier

Forventet endring i kjøremønster som på den ene side vil gi lengre kjøretid og mer transportarbeid for intern biltrafikk mellom soner i sentrum. Samtidig forventes det en tilpasning til nytt kjøremønster med endret reisemiddelvalg som gir mer mindre biltrafikk i sentrumsområdet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Redusert biltrafikk i sentrum vil kunne gi mindre konfliktgrad mellom myke trafikanter og biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen)

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre kollektiv, sykkel og gange mer attraktivt og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i bysentrum.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	4100		4100					

Finansieringskilde(r)

Miljøløftet/fylkesveimidler

Prosjektet som del av helhet

Vil være et første trinn i arbeidet med Trafikkplan sentrum



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn (fylkesvei)

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av kapasitet for planlegging og utbygging av prosjektet, samt usikkerhet i gjennomføring

Gjennomføringsplan

Planlegging og iverksetting av prøveordning sommeren 2020, evt. 2021

Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelfelt og fortau langs Fv 582, Kringsjøvegen/ Carl Konows gate mellom Fyllingsvegen og Gyldenpriskrysset. Det etableres også nytt tilbud for gående og syklende opp mot Puddefjordsbroen og kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset mot sentrum. Det etableres belynings- og signalanlegg og man oppgraderer eksisterende sykkelfelt fra Danmarks plass til Kringsjøvegen med rødt dekke. I forbindelse med arbeidene er det behov for riving av et bolighus i Carl Konows gate 5 og flytting av trafo for BKK i Carl Konows gate. Nytt profil for Carl Konows gate: For å unngå at to byggherrer utfører arbeid i samme område (omtrent samtidig og for å rekke oppstart av Trolley 2020 er etablering av fundament og master for Trolley 2020 med i samme entrepriser. I tillegg etableres endeholdeplass på Lyngbø og Birkelundstoppen. Det har også vært hensiktsmessig å ta med etablering av ensidig fortau i Fyllingsvegen i samme kontrakt. På vegne av Bergen kommune VA-etaten oppgraderes kommunale ledninger i området. Kostnader for dette fakturerer ENT rett til Bergen kommune VA-etaten. BK-VA sin andel av felleskostnadene blir viderefakturert fra SVV.



Formålet med prosjektet

Bedre og enklere fremkommelighet for syklister og fotgjengere. Prosjektet skal koble sammen hovedsykkelrutene Laksevågruten og Fyllingsdalsruten mot sentrum i Gyldenpriskrysset ved å etablere en sammenhengende sykkelvei fra Kringsjøveien til Michael Krohns gate

Måloppfyllelse

Primærkriterier

Komplementere kollektiv transport. Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Økt trafiksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning. Triveligere gate med mer plass til mennesker.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I forbindelse med Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 ble det utarbeidet et forprosjekt der en så på mulighetene for å etablere en sammenhengende og attraktiv sykkeltrase mellom Bergen vest

og sentrum. Samtidig så man på løsninger for å bedre forholdene for syklister på Gyldenpris samt tiltak for å forbedre tilbudet for gående og kollektivreisende. Forprosjektet konkluderte med at det er mulig å binde sammen eksisterende sykkelfelt i Kringsjøvegen med sykkelfeltene i Michael Krohns gate. En sammenkobling mellom disse områdene er viktig for å oppnå en sammenhengende og foretrukket trase. Reguleringsplan for tiltaket ble vedtatt 21.06.2017 (PlanId: 63270000)

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

I tillegg til etablering av tosidig sykkelfelt og fortau etableres kollektivfelt gjennom Gyldenpriskrysset.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	149368	128000		16227				

Finansieringskilde(r)

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Prosjektet som del av helhet

Dette prosjektet gjennomføres i samme entreprise som «Endepunkt Trolley» og Fyllingsvegen. I tillegg etableres på vegne av BU fundamenter og trolleymaster for Trolley 2020 på strekningen. For Bergen kommune VA-etaten utføres utskifting av VA-ledninger. De



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Grunnerverv er avklart for arbeidene i Carl Konows gate/Gyldenpriskrysset

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Prosjektet har tilstrekkelige ressurser til gjennomføringen ved hjelp av egne og innleide ressurser.

Gjennomføringsplan

Entreprisen var planlagt med oppstart i april 2019 i samband med omleggingen av kollektivtrafikken i området. Kontrakt ble først inngått med entreprenør (HGT) i juni 2019. Med bakgrunn i manglende avklaring av arbeidsgrunnlag (plassering av master og type

Støy

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

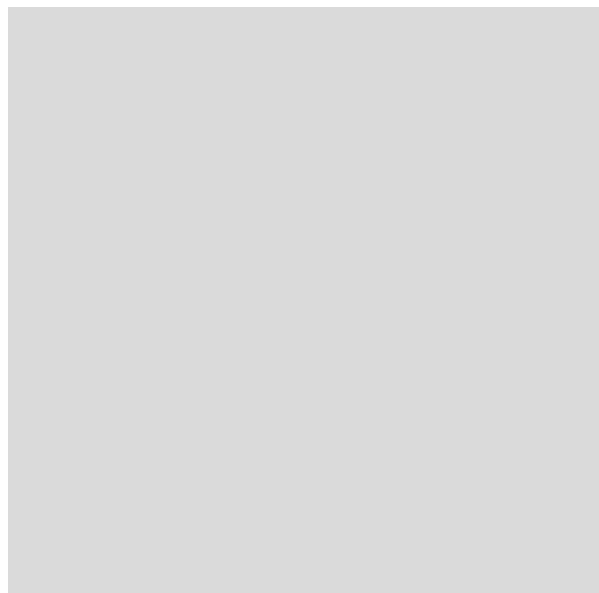
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Gjennomføring av støytiltak er en lovpålagt oppgave i henhold til forurensingsloven

Formålet med prosjektet

Redusere støy for alle trafikanter og beboere.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				700	700	700	1000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Sykkelbyavtalen

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Sykkelbyen Bergen sitt arbeid gjelder fem hovedsatsinger: · Kommunisere sykkel som et smart fremkomstmiddel · Bygge identitet til Bergen som en urban sykkelby som forsterker de egenskapene ved Bergen som innbyggerne er stolte av · Skape troverdighet og trygghet gjennom ærlig positiv kommunikasjon · Gi målgruppen verktøy og tiltak slik at de får mer lyst til å sykle · Utløse handling gjennom nært samarbeid med dedikerte alliansepartnere

Formålet med prosjektet

Tiltaket bygger opp under mål om nullvekst, arealbruk, byutvikling, trafikksikkerhet (nullvisjonen), fremkommelighet, klima og miljø ved å stimulere flere til å velge sykkel som transportmiddel på korte og mellomlange distanser.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre folkehelsen. Tiltrekke nye syklister. Gi lyst til å sykle.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensning.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode			2000	2000	2000	2000	2000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Sykkelfelt/sykkelveg Nattlandsveien sør, Wier Jenssens vei – Birkelundstoppen (byggeprosjekt)

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

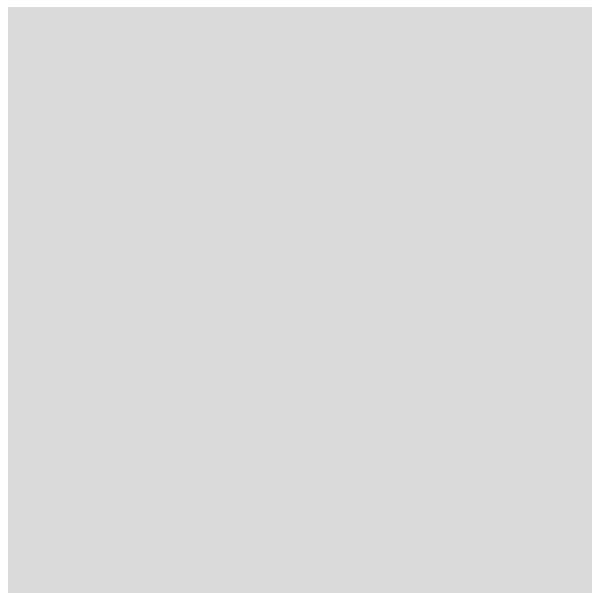
Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av oppgradert sykkelanlegg i søndre del av Nattlandsveien, med nødvendige oppstramming av kjøreveg og kryssområder. Strekningen er svært ulykkesutsatt i dag, og det er behov for å endre/oppgradere sykkelløsningen på strekningen. Strekningen er hovedrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi en trafikksikker løsning for alle trafikanter og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet i søndre del av Nattlandsveien og Bergensdalen. Tiltaket vil gi bedre fremkommelighet og innkortet kjøretid for kollektivtrafikken på strekningen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse mellom Nattlandsveien, Sletten og Storetveitvegen. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor byfortettingssone og ytre fortettingssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtilbudet i Bergensdalen, Mannsverk og Landås, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket er innenfor ytre fortettingssone i KPA og er i tråd med gjeldende kollektivstrategi.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivtrafikken på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretørfikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold hold for gående, syklende og kollektivtrafikken, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	56375			5125	10250	30750	10250	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler eller belønningsmidler.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltaket er innenfor dagens trafikkformål. Det må utarbeides byggeplan som grunnlag for tiltaket

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Utarbeidelse av byggeplan: 2021. Bygging: 2022-2023

Sykeltrase Lungegårdskaaien-Christies gate

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

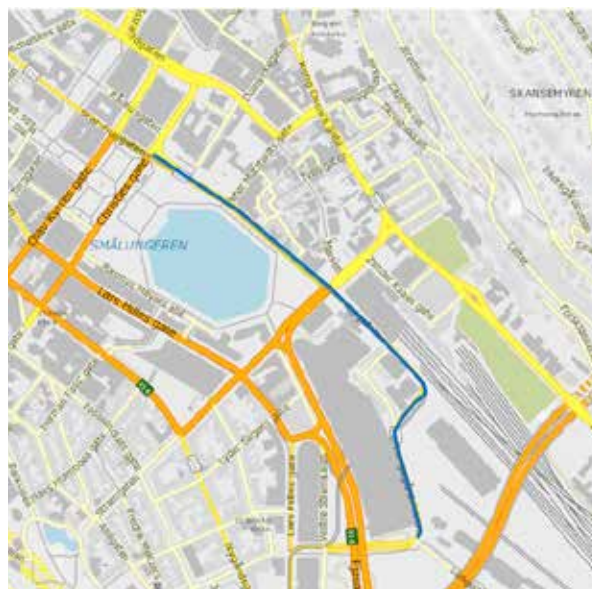
Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Forprosjekt er under utarbeiding og det vurderes ulike løsninger, fra full separering, til mellomløsninger med blandet trafikk på delstrekninger. Mangel på areal/bredde i gatetverrsnittet gjør det svært utfordrende å dekke behovene til alle trafikantgrupper.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å tilrettelegge for sykkeltrafikk fra eksisterende hovedsykkelrute fra Fløen som skal videreføres inn i Lungegårdskaaien i reguleringsplan for bybanen (ferdigstilles ca. 2022). Korteste rute til store deler av sentrum fra der regulert sykkeltrase avsluttes ved bybanestoppet bak Bystasjonen, er videre nord via Kaigaten. Det forventes økning av sykkeltrafikken her, og i dag er dette et smalt gateløp uten tilrettelegging for sykkel. Blandet trafikk bybane/buss/sykel/gange vurderes som problematisk for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Uavklart status for Sølvvarefabrikken har medvirket til å forsinke planavklaringer.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et nytt tilbud for syklende og et oppgradert tilbud for gående og kollektivreisende og gi disse transportgruppene et mer attraktivt, trafikksikkert og effektivt tilbud. Tiltaket vil gi en bedre sammenheng i gang- og sykkeltilbudet fra Bergen sør og i forlengelsen av sykkelstamvegen fra Nygårdstangen. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til disse transportformene. Tiltaket vil redusere konflikt mellom sykkel og bybane. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i Bergensdalen og utvikling av bebyggelse i søndre deler av Bergen sentrum. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger. Strekingen ligger innenfor sentrumskerne i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken i sentrale og søndre deler av Bergen, og kunne gi reduksjon i CO2-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkeltilbudet i Bergensdalen og inn mot Bergen sentrum fra sør og bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er hovedrute i sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og prioritert sykkelnett i forslag til sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket er innenfor sentrumskjerne i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende på strekningen, i tillegg til at tiltaket bedrer trafikksikkerheten for øvrig kjøretrafikk.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	56375					5125	20500	30750

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale, kommunale og belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Forutsetter at Sølvvarefabrikken blir innløst. Tiltaket er i stor grad innenfor eksisterende trafikka-real, og det forutsettes at byggeplan kan utarbeides med basis i foreliggende forprosjekt.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ikke noe spesielt som påvirker kapasitet mht. gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Utarbeidelse av byggeplan: 2021. Bygging: 2022-2023

Sykkelveg med fortau Nygårdsgt. -Nygårdstangen (ADO) (Nonnestien, del 1 av Småpudden – ADO) Kv. 99994/fv. 256

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

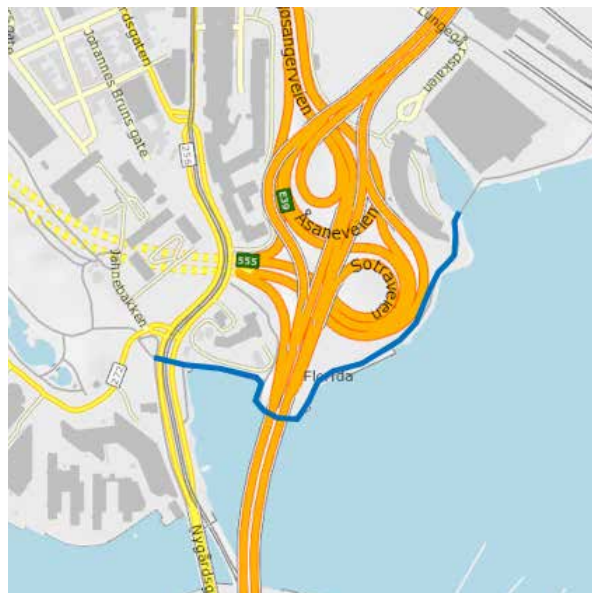
Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablering av oppgradert sykkelveg m/fortau mellom Florida - ADO. Det er behov for å endre/oppgradere strekningen med egen sykkelveg og separat fortau, med nødvendige oppstramming av kjøreveg og kryssområder. Strekningen er bydelsrute i Sykkelstrategi for Bergen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket skal gi en trafikksikker løsning for alle trafikanter og sikre et godt og attraktivt tilbud for syklister.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket gir et oppgradert tilbud for gående og syklende mellom ADO og Florida videre mot sentrum eller Danmarks plass. Tilbudet vil gi en god, attraktiv og trafikksikker kobling for gående og syklende fra Nygårdstangen mot Florida. Det nye tilbudet vil gjøre det effektivt å benytte gange/sykkel til og fra Nygårdstangen/ADO og øke konkurransekraften for gang- og sykkel til hovedruten på Florida til Nygårdstangen. Tiltaket vil bidra til overføring av trafikk fra personbil til gang- og sykkel. Tiltaket bygger opp rundt sentral arealutvikling i på Florida, Marineholmen og Nygårdstangen. Tiltaket vil kunne gi et bidrag til reduksjon i antall bilreiser på grunn av tiltakets nærhet til funksjoner og boliger, og innkortingene det gir i reiseavstand mellom sentrale bydeler. Strekningen ligger innenfor sentrumssone i KPA.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra til reduksjon i personbiltrafikken til og fra Nygårdstangen, og kunne gi reduksjon i CO₂-utslipp. Tiltaket vil bidra til utvikling av gang-, sykkeltilbudet Florida/Marineholmen og Nygårdstangen/Fløen, og vil bidra til at reiseavstand mellom bolig/arbeidsplass og definerte sentrer kan reduseres.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Tiltaket er bydelsrute i gjeldende sykkelstrategi og er del av prioritert nett i kommende sykkelstrategi for perioden 2019-2030. Tiltaket er innenfor byfortettingszone i KPA.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket tilrettelegger for etablering av et attraktivt og trafikksikkert tilbud for gående, syklende på strekningen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre forhold for gående, syklende, innkorting i reisetid, redusere ulykkesrisikoen på gjenværende vegnett, og vil bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	33825					6150	22550	5125

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale/belønningsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det foreligger forprosjekt som angir løsning og har vært på høring. Behov for å politisk sluttbehandling. Byggeplan kan utarbeides basert på forprosjektet.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vil i liten grad påvirke kapasiteten.

Gjennomføringsplan

2020 Utarbeidelse av byggeplan og grunnerverv 2021 Bygging.

Trafikkplan sentrum

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Målsettingen om å bedre trafikkforholdene for kollektiv, sykkel og gange gjør det nødvendig å utvikle nye trafikkløsninger i Bergen sentrum. Reguleringsplan for bybanen mot Åsane er prosjektutløsende faktor ved at bybanetraséen krever omlegging av hovedtraseen gjennom sentrum mot Sandviken. Nytt trafikksystem forutsetter trafikkomlegginger med forventet behov for utbedringer/ombygginger av kryss, gatestreknin-ger og trafikale tiltak som endringer i signalkryss, skil-ting etc. Kostnadsoverslaget er foreløpig og usikkert. Trafikkplanen vil avklare nødvendige tiltak.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å utvikle en ny, helhetlig trafikkplan for sentrum som ivaretar framti-dige transportbehov og mål om å styrke kollektiv, sykkel og gange, og gjennomføre de trafikale tiltak som er nødvendig for å realisere trafikkplanen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Styrke kollektiv, sykkel og gange som transportmiddel i sentrum ved å redusere gjennomgående biltrafikk, effektivisere kjøremønster/trafikksystem og på denne måten gi bedre plass til kollektiv, sykkel og gange. Ingen direkte innvirkning på arealutnyttelse, men bidrar indirekte på å gjøre sen-trum mer attraktiv for miljøvennlig transport og bosetting.

Støttekriterier

Forventet endring i kjøremønster som på den ene side vil gi lengre kjøretid og mer transportarbeid for trafikk mellom soner i sentrum. Samtidig forventes det en tilpasning til nytt kjøremønster med endret reisemiddelvalg som gir mer mindre biltrafikk i sentrumsområdet.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

I tråd med overordnet mål om gå- og sykkelbyen Bergen

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Redusert biltrafikk i sentrum vil kunne gi mindre konfliktgrad mellom myke trafikanter og biltrafikk og dermed styrke mål om bedre trafikksikkerhet (nullvisjonen)

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Investeringene er begrenset og vil gi samfunnsmessige gevinster i form av å gjøre kollektiv, sykkel og gange mer attraktivt og dermed redusere biltrafikk og samfunnsøkonomiske kostnader som følger av biltrafikk i by.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	25625			5125	10250	10250		

Finansieringskilde(r)

Miljøløftet/fylkesveimidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltakene er avgrenset til arealer som er regulert som offentlig veigrunn (fylkesvei)

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Utredning, planlegging 2020 Iverksetting, fase 1: 2021

Trafikksikkerhet og hjertesone

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

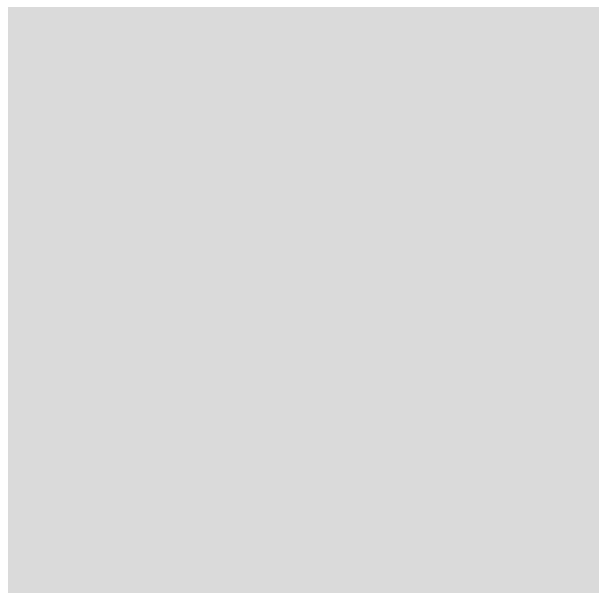
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Målsetting i trafikksikringsarbeidet i Bergen bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale målsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder.

Formålet med prosjektet

Det er foreslått å prioritere tiltak som forhindrer ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister, utforkjøringsulykker og møteulykker. Trafikksikkerhetstiltak er ofte mindre enkelttiltak som kan utføres innenfor eksisterende veggrunn.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Oppnå nullvisjonen. Økt trafikksikkerhet.

Støttekriterier

Redusere forurensing. Bedre ressursallokering i etatene.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				32000	32000	32000	32000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

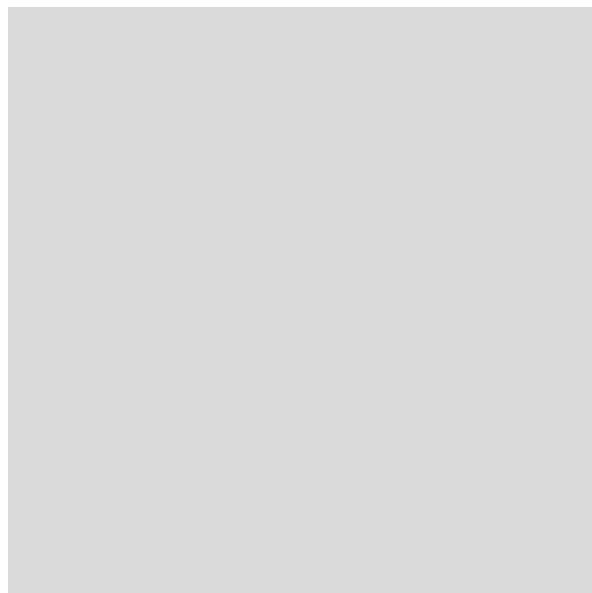
Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fylkeskommunen ønsker å bruke en del av de årlige overføringene til Miljøløftet til å utføre vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet. Tiltakene regnes som fornyings- og opprustingstiltak, der særlig oppgradering av murer, vegdekket, rekkverk og fortau er viktige.

Formålet med prosjektet

Denne type tiltak må også sees i lys av trafikksikkerheten langs vegnettet. Et eksempel her er oppgradering av fortau langs Assistentkirkegården i Bergen sentrum. Mange av broene, inkludert gang- og sykkelbroer, har store behov for vedlikehold.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre trafikksikkerhet for både myke og harde trafikanter. Opprettholde god standard for infrastruktur. Forhindre omfattende og kostbare slitasjeskader.

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				28593	31000	31000	31000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

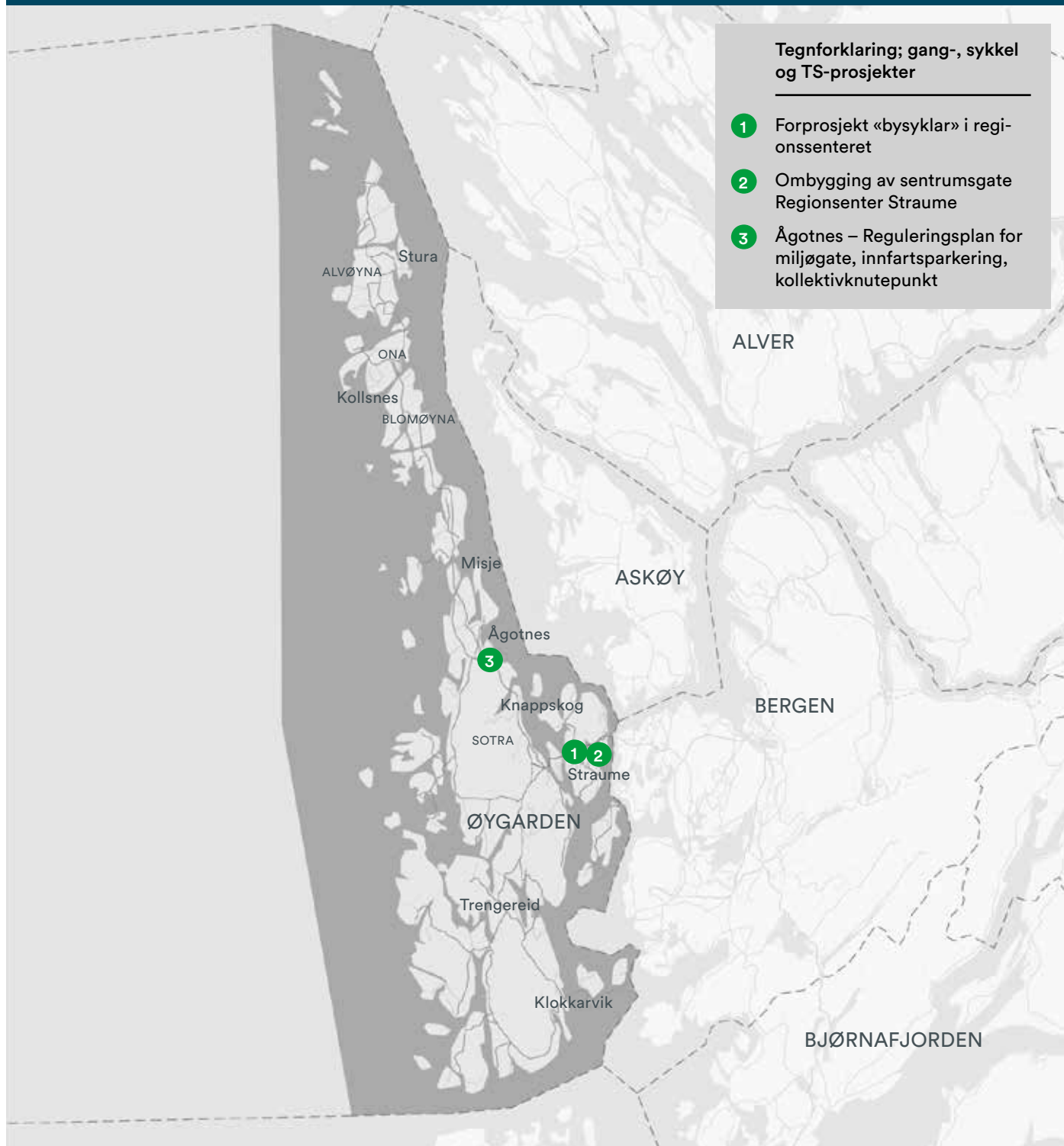
Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan



Gang-, sykkel- og TS-prosjekter Øygarden



Forprosjekt «bysyklar» i regionsenteret

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Øygarden kommune/Sykkelby

Kommune: Øygarden kommune

Bydel: Regionscenter Straume (avtaleområde for sykkelby Straume)

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Kartlegge reisevaner i avtaleområde for sykkelby Straume, og kartlegge sentrale målpunkt og reisevaner mellom disse. På bakgrunn av kartlegginga skal ein definere moglege sykkeltrasear og tilrettelegging for utlånssyklar («bysyklar»). Tilrettelegging handlar om type sykklar, parkering, skilting, informasjon mm. Kartlegge aktuelle samarbeidspartnere i eit «bysykel» prosjekt.

Formålet med prosjektet

Sjå på kva effektar og endring i reisevaner ein kan oppnå med «bysyklar» i og rundt regionsenteret, ved å leggje betre til rette for utlån av sykklar og betre tilrettelegging med gang/sykkelvegar. (Og på den måten å redusere personbiltrafikk i avtaleområdet, som igjen vil redusere trykket på riksvegen (særs viktig i anleggsfase for Sotrasambandet).)



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet vil kartlegge reisevaner, og leggje til rette for å flytte reisande over på sykkel/gange. Sykkel i regionsenteret vil redusere reisetid internt i regionsenteret. Som vil gje betre framkommelegheit for kollektivtransport. Prosjektet ligg i fortettingssone regionscenter Straume og avtaleområde for sykkelby Straume.

Støttekriterier

Flytting av reisande frå personbil vil avlaste riksvegen ved at det ikkje danner seg kø i og ved regionsenteret. Regionscenteret har særs viktige næringsområder og offentlege tenester knytt til området.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Sykelstrategi for Fjell kommune og sykkelbyavtale for Straume

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Vert viktig i anleggsfasen til Sotrasambandet, som vil gje redusert framkommeligheit i periodar. Samt vil føre til at det vert færre parkeringsplassar i regionsenteret i framtida, til dømes forsvinn to parkeringsdekker på Rådhuset som følgje av Sotrasambandet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre bedret framkommelighet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi. I eit folkehelseperspektiv er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å få reisande over frå bil til sykkel.

Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	1537			1537				

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midlar

Prosjektet som del av helhet

Vil vere eit grunnlagsdokument i planarbeidet/prosjektark for detaljregulering av Stovevatnet/Foldnesvegen.

Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Ikkje relevant for gjennomføring av forprosjektet. Men vert kartlagt i forprosjektet.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

God kapasitet for planlegging.

Gjennomføringsplan

Forprosjektet gjennomførast i 2021. Pilotprosjekt 2022-24. Utrulling 2024-30

Ombygging av sentrumsgate Regionsenter Straume

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet

Byggherre: Øygarden kommune

Kommune: Øygarden kommune

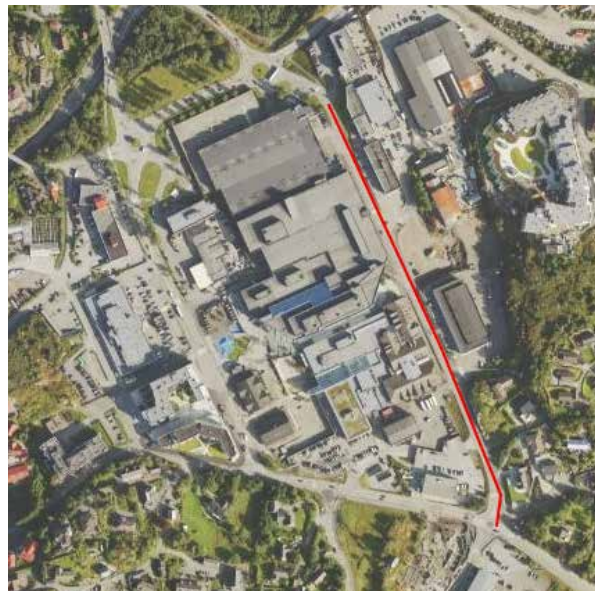
Bydel: Regionsenter Straume

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Etablere g/s. Hele gaten skal bygges med ny gang og sykkelveg, samt vegkropp. Nye avkjørslar til varelevering og tilstøtande gater. Naudsynt med masseutskifting i store delar av gata, denne er i dag ikkje fundamentert på tilfredsstillande massar.

Formålet med prosjektet

Dagens løsnung vurderes som utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for gående og syklende. Gata er og vil bli sentral for varelevering og gjennomgangstrafikk. Formålet med prosjektet er å oppgradere fra veg til en gatestruktur med større fokus på gående og syklende. Tiltaket inngår i ei heilskapleg utvikling av et gatenettet for indre kjerne av regionsenteret. Det er behov for oppstramming av vegkropp og fortau, som kan gi bedre trafikksikkerhet og avvikling for trafikk inn/ut av sentrumsområde og bustader. Det er behov for tilrettelegging og tilkopling til tilgrensande gatetun. Grønamyrsvegen fører gåande og syklende til kollektiv terminalen i nord, og vil etter Sotrasambandet er ferdigstilt henge sammen med g/s-systemet inn mot ny terminal og ny vidaregåande skule i nord. Gata utgjør vidare en viktig del av aksene nord – sør som forbinder skule- og idrettsområde (Sotra Arena) og kollektivterminalen. Lokalt er prioritering av Grønamyrsvegen gjort med tanke på at det er avgjerande å styrke tilhøva for gåande og syklende i regionsenteret før anleggsfasen for Sotrasambandet tek til for fullt i 2022-2026. Prosjektgruppa for Sotrasambandet (SSB) er orientert om tiltaket. I samråd med SSB er det vurdert at det er denne sentrumsgata som er mest realistisk å kunne gjennomføre, utan for stor risiko for anleggsfasen til SSB.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil bidra til å bedre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser Grønamyrsvegen inn mot kollektivknutepunktet på Straume. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt spesielt for mjuke trafikante, noe som vil kunne bidra til overføring fra bil til buss. Tiltaket vil styrke tilhøva for gåande og syklende i anleggsfasen av Sotrasambandet, og vil slik sett kunne avlaste området med lokaltrafikk. Dette vil igjen kunne redusere trykket på trafikkavvikling på Rv. Tiltaket er særst viktig for realisering av transformasjon/fortettingsprosjekt i indre

kjerne av Straume sentrum og utløyer høgare arealutnytting i Regionsenteret. Tiltaket er avgjerande for realisering av områdeplanen for Straume, med mål om å auke mangfaldet og andelen bustadeiningar og næringsareal tett på kollektivknutepunkt

Støttekriterier

Det forventes bedret trafikkavvikling og redusert trykk på RV. Det forventes å auke kollektivandelen regionalt. Det forventes å auke gange- og sykkelandelen lokalt.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Områdeplan for Straume, med byromsstrategi. Sykkelstrategien for Fjell kommune/ (nye Øygarden kommune). Inngår som del av sykkelnett, kartlagt gjennom «kvardagssykling i regionsentra» med støtte frå KMD og HFK. Regional areal- og transportplan i Bergenso

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krev nært samarbeid med lokale og regionale prosjekt knytt til gang/sykkel satsting- løsnings må ivareta sikkerhet og framkommelighet for sykkeltrafikken. Krev tett samarbeid med byggeplanen for Sotrasambandet (tiltaket er drøfta med prosjektgruppa i SVV for Sotrasambandet). Både førebuaende anleggsfase (delprosjekt) og hovudanleggsfasen. Krev tett samarbeid med private næringsaktørar i Regionsenteret.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafiksikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	61500				61500			

Finansieringskilde(r)

Fylkesvegmidler/riksvegmidler

Prosjektet som del av helhet

Sentrumsutviklinga av regionsenteret inngår i områdemodell for Straume indrekjerne. Øygarden kommune ønskjer her å inngå utbyggingsavtalar med intressentar i område, med ønskje om 50/50 deling av kostnadar for utbetring av gata. Dvs at kostnaden som er st



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Prosjektering oppstart 2020/21. Mulig behov for reguleringsendring. Behov for grunnerverv knytt til g/s Vegen er kommunal, men det vil vera behov for grunnerverv av tilstøytande areal med tanke på utviding av g/s.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan. Prosjektering/grunnerverv: 2020-2021. Bygging: 2022-2024.

Ågotnes – Reguleringsplan for miljøgate, innfartsparkering, kollektivknutepunkt

Tiltaksområde: Gange, sykkel og trafikksikkerhet + kollektiv

Byggherre: Øygarden kommune/Vestland fylkeskommune

Kommune: Øygarden kommune

Bydel:

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Reguleringsplan for å regulere (kollektivterminal,) miljøgate og innfartsparkering i sentrum av Ågotnes.

Det er regulert ny fylkesveg gjennom Ågotnes, i samband med denne planen blir dagens terminal berørt. Ny løysing for terminal vert drøfta i kvalitetsprogram for Ågotnes, og kommunen er i dialog med skyss og fylkeskommunen vedrørende denne problemstillinga.

Innfartsparkering på Ågotnes er ei knapp ressurs i dag, og det er behov for å auke kapasiteten. Miljøgate, er gang og sykkel trase for å styrke forbindingane mellom aust og vest på Ågotnes. Miljølokk over ny fylkesveg vil inngå i planarbeidet, og vere kopla til miljøgata.

Innfartsparkering på Ågotnes er ei knapp ressurs i dag, og det er behov for å auke kapasiteten. Miljøgate, er gang og sykkel trase for å styrke forbindingane mellom aust og vest på Ågotnes. Miljølokk over ny fylkesveg vil inngå i planarbeidet, og vere kopla til miljøgata.

Formålet med prosjektet

Dagens løysing vurderes som utfordrende trafikksikkerhetsmessig spesielt for gående og syklende. Målet kople bustadområda Angeltveit/Landro, Valderhaug, Maggevarde og Ågotnes torg betre opp mot kollektivknutepunktet. I tillegg er det eit mål å auke intern mobilitet for syklende og gåande internt i Ågotnes område, med offentlege tenester som skule, bhg., handel og helse og omsorgstenester. Miljøgata skal betjene intern/lokaltrafikk og kollektivtrafikk gjennom Ågotnes. Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i miljøløftet, som nemnd g/s, innfartsparkering og mogleg nytt kollektivknutepunkt



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Prosjektet bidreg til å auke framkommelegheit for gåande og syklende inn mot kollektivknutepunktet. Prosjektet skal og bidra til å auke moglegheita for at dei som bur utanfor gang/sykelavstand til Ågotnes skal kunne parkere bil her, og ta kollektivt vidare mot regionscenter/Bergen. Prosjektet vil bidra til betre trafikksikkerheit i Ågotnes sentrum. Miljøgata vert ei sentral gate for elevar ved Ågotnes barneskule og Tranevågen ungdomsskule. Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområde på Ågotnes. Og leggje til rette for at fortettinga på Ågotnes vert knytt til kollektivknutepunktet, og dermed redusere transportbehov med bil i området. RVU / pendlarstatistikk Ågotnes ligg som eit prioritert sentrumsområde med høg utnytting. Ågotnes er i dag eit kollektivknutepunkt for Skyss, og det er god kollektivdekning.

Støttekriterier

Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklende, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet. · Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltraf

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Ågotnes, visjon Ågotnes, kvalitetsprogrammet for Ågotnes (under arbeid), fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP NTP, kommunen har kome med innspel til NTP for å få omklassifisere fylkesvegen til riksveg i

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Fjell kommune sin trafikkisikringsplan. · Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivarettatt i prosjektet? o Feks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafikkisikkerhet for gående og bedret framkommelighet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	4100			2050	2050			

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midlar

Prosjektet som del av helhet

Val av løysingar og plassering for ny kollektivterminal/knutepunkt, inngår i parallelle private planar og må samkjørast.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kjem i neste fase.

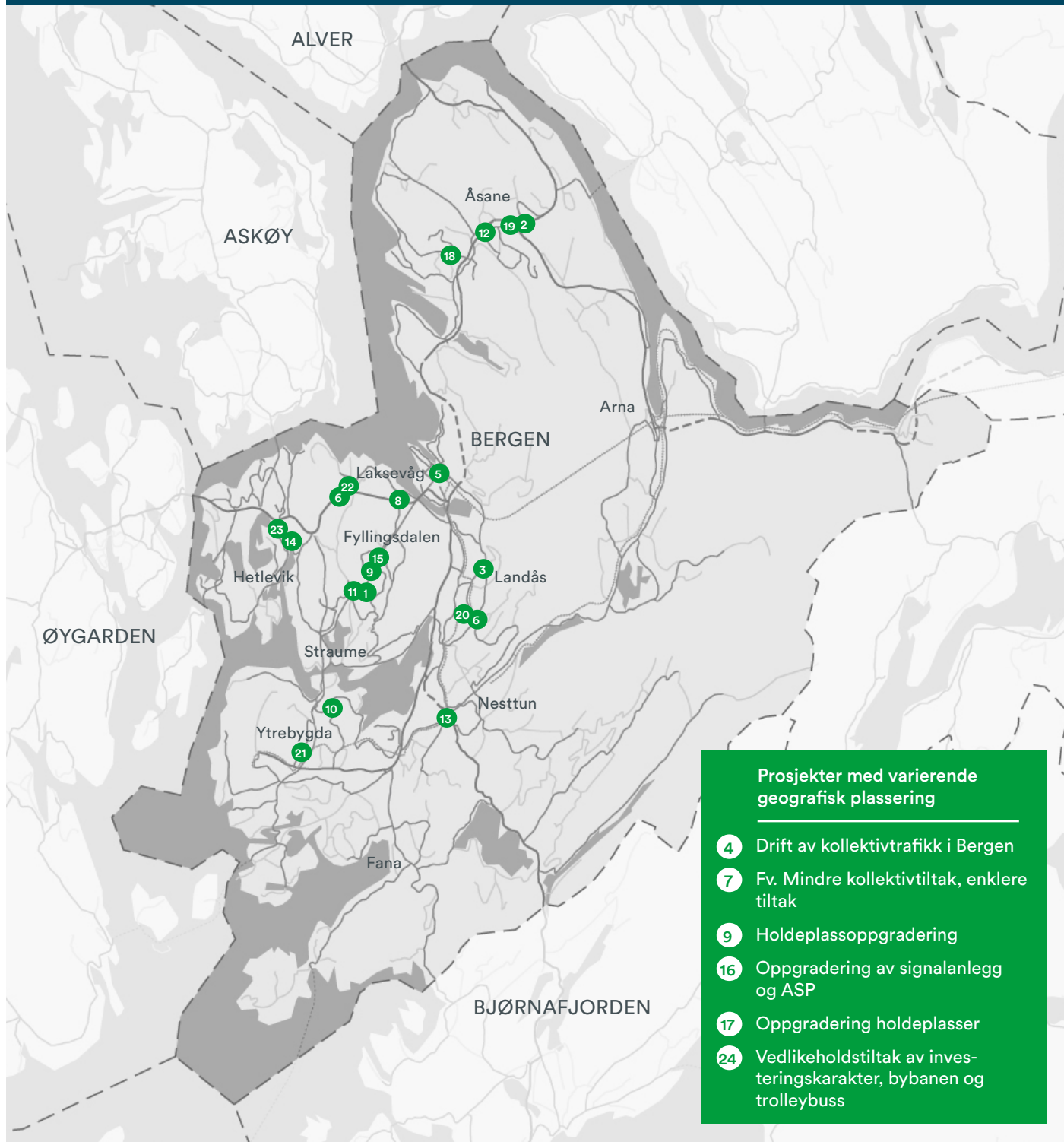
Kapasitet på planlegging og gjennomføring

God kapasitet til planlegging

Gjennomføringsplan *Regulering 2021-2022.*



Kollektivprosjekter Bergen





Tegnforklaring kollektivprosjekter

- 1 Bybanen byggetrinn 4
- 2 Bybanen byggetrinn 5
- 3 Detaljregulering Nattlandsveien til Mannsverk
- 4 Drift av kollektivtrafikk i Bergen
- 5 E16 Olav Kyrres gate
- 6 Endepunkt trolley Birkelundstoppen (to punkt i kartet, begge er nr. 6)
- 6 Endepunkt trolley Lyngbø (to punkt i kartet, begge er nr. 6)
- 7 Fv. Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak
- 8 Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv
- 9 Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg
- 10 Kollektivprioritering FV 171 Sandslivegen
- 11 Kollektivprioritering Fyllingsdalen/Skarphaugen
- 12 Kollektivprioritering Nyborg
- 13 Lagunen terminal, kapasitetsøkning
- 14 Loddefjord terminal
- 15 Nytt kollektivknutepunkt Sikthaugen
- 16 Oppgradering av signalanlegg og ASP
- 17 Oppgradering holdeplasser
- 18 Passeringslomme Hesthaugveien
- 19 Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane
- 20 Slettebakken endeholdeplass
- 21 Sykkelveg med fortau og ensidig kollektivfelt, FV 173 Kokstadveien
- 22 Trolleybusslinje til Laksevåg
- 23 Vadmyra endeholdeplass
- 24 Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss

Bybanen byggetrinn 4

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Bybanen Utbygging

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen – Årstad – Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Den planlagte linjen byggetrinn 4 binder sammen Fyllingsdalen som bydel med Bergen sentrum via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad) og Mindemyren med planer om storstilt byutvikling i årene fremover. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Traseen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målepunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traseen. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.



Formålet med prosjektet

Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Bybanen vil være ryggraden i kollektivsystemet i Bergen og kunne håndtere en betydelig større andel passasjerer enn hva busser ville gjort. Det er ventet at både andel reisende og verdiskapingen langs traseen vil øke ved utbygging av byggetrinn 4.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Sterkere konkurransekraft for kollektiv transport ved hyppigere frekvens og større kapasitet. God og forutsigbar framkommelighet. Universelt utformede holdeplasser for hele Bybanen. Bedre sammenhengende kollektivsystem. Bedre trafikkikkerhet. Økt bruk av kollektivtransport ved å redusere behov for privattransport. Høy arealutnyttelse og tilretteleggelse for byutvikling og knutepunkt.

Støttekriterier

Bedre luftkvalitet. Lavere CO2-utslipp. Redusert reisetid fra Fyllingsdalen til viktige knutepunkt rundt Haukeland Sykehus

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet ivaretar øvrige mål på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Dette omfatter nullvekstmålet i NTP, gå- og sykkelstrategi, kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan for Bergensområdet og regional plan for attraktive senter i Hordaland.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Det bygges sykkelvei parallelt langs hele den nye traseen fra Kaigaten til Fyllingsdalen. Prosjektet forventes å gi økte resultater i øvrige satsingsområder.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I et langsiktig perspektiv ville det være stor samfunnsøkonomisk gevinst ved gjennomføring Bybanen byggetrinn 4.



Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	7064000	4265000		1690000	820000	239000	50000	

Finansieringskilde(r)

50/50-midler og bompenger

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Bybanen byggetrinn 5

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Bybanen Utbygging

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus – Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bybanen byggetrinn 5 omfatter trase fra Sentrum til Åsane og forlengelse av Fløyfjellstunnelen fra Sandviken til Eidsvåg, samt hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane. Forlengelsen av fløyfjellstunnelen blir ca. 5,3 km lang. Sykkeltraseen fra Kaigaten til Vågsbotn er ca. 14 km lang. Traseen for bybanen i sentrum og Åsane ble vedtatt av Bergen bystyre 20. april 2016 og traseen i Sandviken og forlenget Fløyfjellstunnel ble vedtatt 31. januar 2018.

Formålet med prosjektet

Hovedmålsettingene med planlegging og utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Bybanen vil være ryggraden i kollektivsystemet i Bergen og kunne håndtere en betydelig større andel passasjerer enn hva busser ville gjort. Det er ventet at både andel reisende og verdiskapingen langs traseen vil øke ved utbygging av byggetrinn 5.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Sterkere konkurransekraft for kollektiv transport ved hyppigere frekvens og større kapasitet. God og forutsigbar framkommelighet. Universelt utformede holdeplasser for hele Bybanen. Bedre sammenhengende kollektivsystem. Bedre trafikksikkerhet. Økt bruk av kollektivtransport ved å redusere behov for privattransport. Høy arealutnyttelse og tilrettelegging for byutvikling og knutepunkt.

Støttekriterier

Bedre luftkvalitet. Lavere CO₂-utslipp. Redusert reisetid fra Fyllingsdalen til viktige knutepunkt rundt Haukeland Sykehus.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektet ivaretar øvrige mål på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Dette omfatter nullvekstmålet i NTP, gå- og sykkelstrategi, kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan for Bergensområdet og regional plan for attraktive senter i Hordaland.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Detaljregulering Nattlandsveien til Mannsverk

Tiltaksområde: Kollektiv + Gange, sykkel og trafikk-sikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Fra holdeplass Landåstorget retning sentrum til kryss med Hagerups vei, skal det etableres lengre strekning med sykkeltilrettelegging og kollektivfelt. Veien utvides mot vest.

Formålet med prosjektet

Planen er primært en sykkelplan for nevnte område. Det har tidligere vært påpekt dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikken i FV 585 Nattlandsveien fra holdeplass Landåstorget til kryss Hagerups vei. Tiltaket er i tråd med kollektivgruppen i Miljøløftet sin prioritering av mindre, byggbare tiltak inn mot kryss og knutepunkt, som samlet bidrar til økt regularitet og effektivitet. Kollektivfelt på strekningen bør etableres sammen med aktiv signalprioritering i kryss Nattlandsveien x Hagerups vei. Strekningen betjenes av stamlinje 2 og linje med stamlinjefrekvens i rush (L80), sammen med to andre linjer. Det er 15 avganger per time i rushtrafikken. Det er vesentlige forsinkelser både morgen og ettermiddag. På måling fra sanntidssystemet høst 2018 er forsinkelse nå størst ettermiddag.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Landås er tett bebygd i dagens situasjon, og fortettes stadig med nye prosjekt, bl.a. leiligheter langs strekningen som er aktuell for kollektivfelt. Frekvensen på kollektivtilbudet er høyt, og kombinert med sykkeltiltak blir det lagt til rette for de miljøvennlige transportformene. Slike kombinerte tiltak forventes å være mest effektive bidrag til å nå nullvekstmålet

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Prosjektet ser gang/sykkelveg og kollektivfelt under ett og må utvikles videre i tett samarbeid mellom disse faggruppene.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet

Prosjektet ser gang/sykkelveg og kollektivfelt under ett og må utvikles videre i tett samarbeid mellom disse faggruppene.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Reguleringsplanen ble startet på nytt i 2013. Reguleringsplanen har ennå ikke vært gjennom førstegangsbehandling.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Drift av kollektivtrafikk i Bergen

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Bybanen AS og Skyss

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

For 2020 er belønningsmidlene i sin helhet, 200 mill., satt av til drift av kollektiv. Dette gir ikke grunnlag for styrking av kapasitet og frekvens i tilbudet, men sikrer videre drift av tidligere iverksatte tiltak. Tilskuddsbehovet vil øke i årene fremover som følge av nødvendig tilbudsutvikling for å oppnå overordnet målsetting.

Formålet med prosjektet

Den gode passasjerveksten for kollektivtrafikken er resultat av målrettet og systematisk arbeid på flere felt over år. Passasjertall for 2018 viser nærmere 73 millioner påstigende passasjerer i Bergensområdet, og en beregnet vekst på 4,4 prosent fra 2017. Estimerte prognoser tilsier at kollektivtrafikken må ha en årlig vekst på 3,4 prosent for å nå nullvekstmålet, forutsatt at partene følger opp tiltak for økt sykkel og gange samt restriktive tiltak for biltransporten.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Sikre brukertilfredshet ved bruk av kollektivsystemet i Bergen. Minimere tidsavvik i driftsdøgnet. Sikre den helhetlige sammenhengen i kollektivsystemet. Bedre trafiksikkerhet.

Støttekriterier

Bedre luftkvalitet. Lavere CO2-utslipp.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	3156997	560000		287000	287000	287000	287000	1435000

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

E16 Olav Kyrres gate

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Statens vegvesen

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Oppgradering av sentrumsterminalen Olav Kyrres-gate. Hovedgrepet i tiltaket er å omprioritere areal fra kjørefelt til fortau og passasjerareal, øke attraktiviteten for de gående, og gjøre publikumstilbudet universelt utformet. Fv 585 /E16 Olav Kyrres gate ligger i sentrum, og er en av de tyngste kollektivtraseene i Bergen, med over 1000 bussavganger per dag. Gaten er en del av Sentrumsterminalen, er en sentral kollektivtrase og skal oppgraderes for å tilfredsstille kravene til kollektivtrafikk, gående og universell utforming.



Formålet med prosjektet

Prosjektet skal forbedre sentrumsterminalen Olav Kyrres gate. Prosjektet skal bidra til en effektiv og trygg avvikling av kollektivtrafikken. Prosjektet skal bedre forholdene for fotgjengere. Prosjektet skal gjøre krysningpunkt i gaten mer trafikksikre. Prosjektet skal sørge for universell utforming for kollektivreisende med trinnfri adkomst. Prosjektet skal bedre forhold for gående ved å utvide gangareal.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre trafikksikkerhet. Styrke konkurransevne for kollektivtransport.

Støttekriterier

Redusert kø. Redusert luftforurensing. Triveligere byrom.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	15699	103000		9483				

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet

Entreprisen omfatter kun E16 Olav Kyrres gate samt tiltak andre steder i sentrum for å få gjennomført omlegging av kollektivtrafikken når gaten stenges for opprustning. I tillegg etableres bosnett-system for BIR og det skiftes ut VA-ledninger for Bergen kommune VA-etaten.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Grunnerverv er avklart for prosjektet

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Byggherren har tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre prosjektet.

Gjennomføringsplan

Prosjektet startet med forberedende tiltak før gaten ble stengt og kollektivtrafikken ble lagt om 23.april 2019. Den opprinnelige planen var at gaten igjen skulle åpnes for trafikk mai 2020. Pga forhold i grunnen er åpning av gaten forsinket og planlagt til november 2020.

Endepunkt trolley

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Prosjektet gjelder etablering av snumulighet og henstilling for busser på Lyngbø og på Birkelundstoppen, og er en del av trolleybussutbyggingen på Laksevåg.

Formålet med prosjektet

Formålet er å tilrettelegge for diften av trolleybussen til Laksevåg.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Redusere reisetid. Sikre frekvens og optimal rutetid.

Støttekriterier

Bedre luftkvalitet. Lavere CO2-utslipp.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	23770	11663		9765	2050			

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Fv. Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

For å heve standarden på kollektivtrafikken, er det behov for en teknisk og visuell oppgradering av sentrale holdeplasser med et høyt antall reisende, spesielt i bykjernen. Her blir det lagt til grunn bybanestandard på buskur og overflater. Det er også behov for å styrke arbeidet med endeholdeplasser for de ulike linjene. Dårlig fremkommelighet for bussene øker behovet for oppstillingsplasser på endeholdeplassene, samtidig som kapasiteten på endeholdeplassene er avgjørende for hvilken frekvens det er mulig å kjøre på den aktuelle linjen. Andre tiltak kan være aktuelle, så som informasjonsutstyr og enkle fremkommelighetstiltak.

Formålet med prosjektet

Det er behov for å fortsette arbeidet med oppgradering av terminaler og holdeplasser i Bergen. Det har over tid vært investert betydelige midler i universell utforming for å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle, slik at det universelt utformede bussmateriellet kan utnyttes fullt ut.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt ved å ha et universelt og moderne design på holdeplasser. Bedre fremkommelighet ved holdeplasser. Større kapasitet ved holdeplasser.

Støttekriterier

Redusere kø.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				7000	4000	4000	4000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

En utbedring av Fyllingsveien med to kjørefelt og fortau vil gi et godt og trafikksikkert tilbud for gående og syklende som ferdes på strekningen, og gi vesentlig bedre adkomstforhold for gående til eiendommer på strekningen. En utbedring vil også gjøre at to busser kan møtes.

Formålet med prosjektet

Fylkesveg 280 Fyllingsveien fra Carl Konows gate til Gabriel Tischendorfs vei er en viktig gangakse og forbindelse på Damsgård. Fyllingsveien fremstår i dag som en trafikkfarlig strekning uten tilbud for gående og syklende. Strekningen er skolevei til Damsgård skole, og flere av boligene langs veien har direkte gangadkomster uten sikt rett ut i trafikkert veg. Strekningen oppleves i dag som svært utrygg å ferdes langs for gående og syklende og det er et stor behov for å bedre tilbudet. I forbindelse med sykkelvegen som skal bygges i Carl Konows gate, skal det derfor gjennomføres en oppgradering av Fyllingsveien for å bedre forholdene for gående og kollektivtrafikken, samt øke trafikksikkerheten.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre trafikksikkerhet. Styrke konkurransevne for gående og syklende trafikanter.

Støttekriterier

Redusere kø. Redusere luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	44929	28608		15606				

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Kollektivfelt Dag Hammarskjölds veg

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Kortere kollektivfelt fra Dag Hammarskjölds veg ved 2A, frem til holdeplass i Fyllingsdalsveien. Total lengde på ca. 150 m. men kan ikke løses innenfor eksisterende vegareal. Nytt kollektivfelt plasseres på innsiden av eksisterende veg inn i høyresving mot Fyllingsdalsveien og frem til holdeplass Hamregården retning sentrum



Formålet med prosjektet

Tiltaket vurderes som en kostnadseffektiv løsning for å unngå forsinkelser for kollektivtrafikk i kryssområder.

FV 283 Dag Hammarskjölds vei trafikkeres i dag av 2 busslinjer med ca. 8 avganger i timen, der L12 blir omgjort til stamlinje fra og med 2020. Framkomstmålingene fra Skyss sitt sanntidssystem viser utfordringer knyttet til kryss mot FV 540 Fyllingsdalsveien, med forsinkelser både i morgen- (størst) og ettermiddagsrush.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Mindre forsinkelser i reisetid for kollektivpassasjerer. Linje 12 går gjennom flere bydeler, dette tiltaket vil derfor ha positive konsekvenser i et større område. Færre forsinkelser øker disse bussrutenes attraktivitet. Et kort kollektivfelt vil bidra til kortere og mer forutsigbar kjøretid for ny stamlinje. Bedre fremkommelighet for buss øker sjansen for at flere velger kollektiv i stedet for privatbil. Prosjektet forholder seg til flere soner i kommuneplanens arealdel: Fyllingsdalen, Sentrum og Landås.

Støttekriterier

Mindre kø for både busser og privatbiler bidrar til å redusere Co2-utslipp. Linje 12 dekker flere store boligområder.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Kollektivgruppen i Miljøløftet har i lengre tid fokusert på mindre, kostnadseffektive tiltak som løser opp situasjonen i kryssområder. Tiltaket må vurderes ut fra at mange mindre forbedringer til sammen utgjør en større gevinst som styrker konkurransekraften mot bil.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Tiltaket ligger på fylkesveg. Finansieringskilde må vurderes ihht. dette.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det blir behov for å forskyve Dag Hammarskjölds veg mot sør/ Rema 1000, og det er behov for grunnerverv til dette. Foreløpige diskusjoner med grunneier i forbindelse med annet prosjekt har ikke ført fram – det kan derfor blir behov for reguleringsplan. Dette bør sjekkes nærmere opp av grunnerverv.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Oppstart? Ferdig 2023.

Kollektivprioritering FV 171 Sandslivegen

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Kollektivfelt fra holdeplass Eldsbakkane frem til kryss med Dolvikvegen, totalt i underkant av 200 meter. To alternative løsninger: · Figur 1: Kollektivfelt helt frem til og gjennom kryss Dolvikvegen. Flettestrekning i Dolvikvegen. Rampe til G/S-bro må flyttes inn i skjæringen. · Figur 2: Minimumsløsning med kollektivfelt som avsluttes 50 m før krysset. Mindre inngrep enn alternativ 1, men usikker på om dette vil ha tilstrekkelig effekt.



Formålet med prosjektet

Kjøretidsmålingene i FV 171 Sandslivegen fra holdeplass Eldsbakkane til kryss med Dolvikvegen viser forsinkelser og varierende kjøretid på strekningen inn mot krysset. Forsinkelsene er størst i morgenrush. Kollektivfelt bør kombineres med aktiv signalprioritering for størst effekt. Sandslivegen har 5 busslinjer med ca. 14 avganger i timen



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil være til nytte for en rekke busslinjer, og vil gi bussen fordel av styrket konkurransekraft mot privatbilen ved å kjøre forbi køen. Tiltaket må vurderes ut fra at en rekke mindre tiltak/ utbedringer av flaskehalsen til sammen utgjør en forskjell som vil gjøre det attraktivt for flere å sette fra seg bilen.

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Prosjektet er en del av kollektivgruppen i Miljøløftet sin strategi som å satse på mindre og gjennomførbare tiltak inn mot kryss og knutepunkt.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunens bidrag i Miljøløftet.

Prosjektet som del av helhet

NB: Figur 1 viser kollektivfelt også i Dolvikvegen, men dette er ikke funnet behov for nå. Det kan imidlertid være formålstjenlig med et mindre felt/ flettestrekning i Dolvikvegen for å nå maks effekt av kollektivfeltet i Sandslivegen (unngå å oppheve kollektivfelt i Sandslivegen før krysset).



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det er sannsynlig at tiltaket vil kreve reguleringsplan.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Kollektivprioritering Fyllingsdalen/Skarphaugen

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltakene er del av områdereguleringsplan og består av to kollektivfelt: · Kollektivfelt i Kroatjønneveien fra Spelhaugen inn til rundkjøring Skarphaugen · Kollektivfelt i Sælenveien fra Torgny Segerstedts vei til rundkjøring Skarphaugen. Områdereguleringsplanen er foreløpig ikke fremmet til førstegangsbehandling. De konkrete tiltakene må detaljplanlegges. Det foreligger ikke konkrete skisser p.t.

Formålet med prosjektet

Fremkomstmålingene fra sanntidssystemet viser dårlig regularitet for busstrafikken i området rundt krysset på Skarphaugen (v/ FotoKnudsen), med størst utfordringer om ettermiddagen. Kollektivgruppen i Miljøløftet har over tid fokusert på mindre og gjennomførbare tiltak som konkret bedrer fremkommeligheten inn mot kryss og knutepunkt. Begge tiltakene er en del av områdereguleringsplan for Fyllingsdalen og betjenes fra 2020 av stamlinjer i Fyllingsdalen (L4 og 5). Det blir vurdert som viktig å sikre fremkommeligheten inn mot nytt knutepunkt ved Oasen og Bybanen. Det er allerede etablert kollektivfelt i FV 540 Fyllingsdalsveien fra Allestadveien til rundkjøring ved Skarphaugen



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Det anses som en forutsetning for å nullvekstmålet at busstrafikken sikres forutsigbar fremkommelighet inn mot knutepunktet/ Bybanen. Dette tiltaket vil både støtte opp om Bybanen, og gi flere mulighet til å sette fra seg bilen i hverdagen. Som i Åsane (jf. områdeplan Nyborg) blir det vurdert som viktig å tenke fremkommelighet/ tidsbruk for hele reisen, for å støtte opp om de investeringer som blir gjort i en bybane i egen trase.

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Det er foreløpig ikke satt av konkrete midler til prosjektet, men det er generelt av betydning å støtte om de tiltakene som blir foreslått i områdereguleringsplaner i regi av Bergen kommune. Planleggingsmessig blir det områdeplanen som tar seg av reguleringen av arealet til kollektivfeltene.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunens bidrag i Miljøløftet.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planleggingsmessig blir det områdeplanen som tar seg av reguleringen av arealet til kollektivfeltene.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Kollektivprioritering Nyborg

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Områdereguleringsplan Nyborg har vært ute til offentlig ettersyn, og viser kollektivprioritering i FV 267 Åsamyrane (på Nyborg) og FV 242 Liamyrane i begge retninger. Planen er ikke annengangsbehandlet. Hva som skal bygges er ikke tegnet ut i detalj ennå, da reguleringsplanen ikke er vedtatt. Det er også behov for koordinering med bybaneplanen til Åsane. Det kan videre være aktuelt med en kombinasjon av egne løsninger for kollektiv og svingefelt for bil for å et minst mulig tverrsnitt. En bybanekyssing i plan i Liamyrane kan redusere kapasiteten i vegen ytterligere, og forsterke behov for egne tiltak for buss for å få de reisende frem til Bybanen.

Formålet med prosjektet

Det er store forsinkelser over Nyborg, spesielt retning Vågsbotn. Det er også betydelige forsinkelser for buss i Liamyrane, her er forsinkelsen tilnærmet lik i begge retninger, med store variasjoner i kjøretid · Åsamyrane over Nyborg: 6 busslinjer, Ca. 10 avganger i timen · Liamyrane: Stamlinje 4, 11 avganger i timen For begge traseene blir det viktig å sikre større regularitet for bussene for korrespondanse med Bybanen, men det understrekes at tiltakene også vil ha effekt fram til banen er bygget. Det vil bli lagt opp til at reisende med buss bytter til Bybanen i Åsane. Det er i denne sammenheng viktig å ta hele reisen i betraktning. Det er lite gunstig for Bybanen og den sterke prioriteringen av banen som blir lagt til grunn dersom bussene står i kø inn mot bybaneholdeplassene og gir lite forutsigbare bytter. I og med at mange bor utenfor gangavstand til banen er det viktig å støtte opp om banen mest mulig og gi reisende mulighet til å velge bort bilen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Åsane er et prioritert område for innsats for de miljøvennlige transportformene. Forutsigbar fremkommelighet på lokalvegnettet i Åsane vil ha effekt også i perioden frem til Bybanen blir bygget, og må ses i sammenheng med foreslått G/S- og kollektivtiltak i Åsamyrane. Samlet er disse tiltakene, kombinert med Bybanen, ventet å kunne ha vesentlig effekt på mulighet til å nå nullvekstmålet. Tiltaket bør prioriteres ut fra begrenset med tiltak i Åsane, samt at dette kan støtte opp om områdeplanen for Nyborg i regi av Bergen kommune og ikke minst Bybanen

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket må ses i sammenheng med foreslått G/S- og kollektivtiltak i Åsamyrane.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Må vurderes fylkeskommunale midler, bompenger og midler til bybaneprosjektet.

Prosjektet som del av helhet

Del av områdereguleringsplan Nyborg.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Områdereguleringsplan Nyborg har vært ute til offentlig ettersyn.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Lagunen terminal, kapasitetsøkning

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Ved enkle inngrep kan funksjonalitet og kapasitet for ventende busser økes for å gi oppstillingsplasser til buss ut mot Fanaveien. Mur/plantekasser ut mot RV 580 må flyttes, og bør erstattes av støyskjerm.

Formålet med prosjektet

Lagunen terminal mangler i dag ca. 1 m bredde mellom perrong og fortau/ bed mot RV 580 Fanaveien til å gi oppstillingsplass til ventende busser. Lagunen T har i dag ca. 6000 påstigende til buss og bane, og vil få betydelig økning i antall busser med ny E39 Sve-gatjørn – Rådal. Det er allerede i dagens situasjon for liten plass til busser som regulerer mellom ankomst og avgang.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

En fungerende terminal ved Lagunen/ Bybanen er en forutsetning for at busstrafikken både skal støtte opp om Bybanen og kunne tilby tilstrekkelig frekvens til å nå nullvekstmålet. Terminalen er et knutepunkt for Bergen sør, Bybanen, bydelssenteret Lagunen og etter hvert trafikk videre mot Os. Det er videre ønskelig å redusere regulering av busser i sentrum, noe som igjen øker kapasitetsbehovet ved bydelsterminalene. Tiltaket er av mindre størrelse, men vil gi god gevinst for busstrafikken.

Støttekriterier

Redusert tomkjøring på grunn av manglende oppstillingsplass ved terminalen.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Fortau mot RV 580 innskrenkes noe og får ny bredde på ca. 2,3 m.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	3075		3075					

Finansieringskilde(r)

Terminalen ligger til riksveg og kan således finansieres både med riksvegmidler og fylkeskommunalt bidrag til Miljøløftet. Tiltaket kan også ses som en del av kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur, og finansieres av den delen av det fylkeskommunale bidraget som ikke skal porteføljestyres/ gå til programområdetiltak, jf. Avtaleteksten.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Krever ikke reguleringsplan, og det er forventet kun mindre kostnader knyttet til flytting/ erstatning av mur og ett lyspunkt.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2021

Loddefjord terminal

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Ny utkjøring mot nord ved Loddefjord terminal reduserer tidsbruken ved at busstrafikken slipper å stå i kø via rundkjøringen sentralt i Loddefjord. Terminalen integreres i kjørearealet etter modell av Nesttun og kapasiteten styrkes. Forlengelsen av terminalen gjør at deler av det interne kjørearealet må omdisponeres fra parkering til terminalfunksjon. Tiltaket omprioriterer noe p-areal ved senteret.



Formålet med prosjektet

Loddefjord terminal er i dag knutepunkt i vest med rundt 4 300 daglige påstigende. Den ligger i direkte tilknytning til lokalsenteret Vestkanten.. Fremkommeligheten rundt terminalen er tidvis svært utfordrende, med forsinkelser og usikre bytteforhold som resultat. Gjennomføring av tiltaket vil redusere strafferunder både i rundkjøring og inne på terminal, og dermed redusere samlet tidsbruk. Terminalen betjenes i dag av 2 stamlinjer. Med ytterligere vekst i kollektivtrafikken i vest får terminalen kapasitetsproblemer dersom ikke kødannelsene reduseres.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Økt kapasitet og kortere tidsbruk gjør kollektivtrafikken i knutepunktet mer effektiv og forutsigbar. Dette er gunstige faktorer for å flere til å reise kollektivt og bygger dermed oppunder nullvekstmålet. En styrket terminal bygger ytterligere opp om utvikling av bydelssenteret i Loddefjord.

Støttekriterier

Reduserer kødannelser.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Ombygging av terminalen gir også mulighet til å vurdere bedre løsninger for gående og syklende gjennom området.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Oppgradering av terminalen er ventet å ha behov for reguleringsplan

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Nytt kollektivknutepunkt Sikthaugen

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fyllingsdalen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Nytt knutepunkt med felles holdeplass og kort omstiging for linjer i Fyllingsdalen og linje over Melkeplassen. Universell utforming og oppstillingsplasser for buss Sjøførfasiliteter.

Formålet med prosjektet

Det er helt nødvendig med oppgradering av dagens endepunkt for L19 på Melkeplassen/ Krohnegården. Dagens areal mangler oppstillingsplasser for buss og universell utforming. Med forlenging til Åsane blir det økt produksjon på linjen og økt behov for regulerings- tid/ oppstillingsplasser mellom avganger. Dagens endeholdeplass ligger inne i etablert boligstrøk, og har ingen mulighet for utvidelse uten større inngrep i boligmassen. Det må derfor vurderes andre areal i området. Det er en målsetning å unngå endeholdeplass i sentrum, dette stiller krav til økt kapasitet i bydelene. Ny endeholdeplass ved vestsiden av Løvstakken/ Sikthaugen gir flere fordeler:

- Gir kollektivtilbud langs Øvre Fyllingsvei, som ikke har kollektivtilbud i dag. Gir flere mulighet til å sette fra seg bilen.
- Tar i bruk allerede ferdigbygde holdeplasser langs strekningen.
- Gir flere nye reisemuligheter med kollektivtrafikk, og får nå direkte kontakt med øvrig linjenett og to stamlinjer i Fyllingsdalen, både for arbeids- og fritidsreiser.
- Dagens sjøførfasiliteter i Krohnegården/Løvstakkskiftet oppgraderes nå, og kan enkelt flyttes til ny plassering ved Sikthaugen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Overordnet målsetning er nullvekstmålet. Dette kollektivtiltaket gir nye reisemuligheter ved å tilby et nytt knutepunkt som binder sammen busslinjer i et større nettverk. Muliggjør nye reiser, og gir et godt kollektivtilbud til reisende som i dag ikke har et busstilbud. Gir mulighet for flere til å sette fra seg bilen. Gir mulighet til å redusere oppstilling av busser i sentrum Samtidig med denne endringen forlenges busstraseen til Åsane, og reduserer dermed bytter for reisende mot nord. Antas å øke attraktiviteten til kollektivtilbudet ytterligere.

Støttekriterier

Universell utforming er et spesielt viktig tiltaksområde.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet

Tar i bruk 4 allerede etablerte holdeplasser som ikke har et busstilbud i dag. Det bygges nye holde- og oppstillingsplasser ved Sikthaugen. Det forventes liten ekstra driftskostnad ved å forlenge linjen, da dagens sløyfe til snuplassen i Krohnegården unngås.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planen er i skissefasen, det er behov for reguleringsplan. Realisering av nytt knutepunkt ved Sikthaugen antas å være vesentlig rimeligere både økonomisk og med tanke på inngrep enn å oppgradere dagens endeholdeplass, med mulig innløsning av hus som resultat

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Oppgradering av signalanlegg og ASP

Tiltaksområde: Kollektiv
Byggherre: Vestland Fylkeskommune
Kommune: Bergen kommune
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Aktiv signalprioritering av buss gir kollektivtrafikken økt prioritet gjennom lyskryss. Prioriteringen skjer ved at sanntidssystemet i bussene kommuniserer med signalanleggene på strekningen.

Formålet med prosjektet

Formålet er både at bussene skal sikres bedre fremkommelighet gjennom kortere kjøretid, og samtidig skal busstrafikken få økt forutsigbarhet i forhold til rutetidene. Kortere reisetid og økt forutsigbarhet styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft og attraktivitet.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre trafiksikkerhet. Styrke konkurransevne for kollektivtransport.

Støttekriterier

Kortere reisetid. Redusert kø. Redusert luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				1500	2000	2000	2000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Oppgradering holdeplasser

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg, Fana, Arna

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket består av flere strekningsvise holdeplassoppgraderinger. Det har årlig vært gjennomført oppgradering av holdeplasser siden 2010. · Følgende strekninger er foreslått for prioritering i synkende rekkefølge: o Olsvikskjenet – Olsvikveien – Leirvikåsen o Birkelundstoppen – Sædal/ Helldalsåsen – Nesttun o Gaupås – Ytre Arna o Nordås – Søråshøgda (NB: Prioritert av bystyret) o Apeltun – Smørås o Elveneset – Ulsmågveien o Fyllingsveien - Melkeplassen

Formålet med prosjektet

Oppgradering av holdeplasser gir flere reisende tilgang til kollektivtilbudet gjennom universell utforming, øker standarden på holdeplassene, og letter inn- og utkjøring (komfort, effektivitet)



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Oppgraderte holdeplasser øker standarden på kollektivtrafikken og gjør det mer attraktivt å benytte kollektivtilbudet i bydelene. Bedre informasjon og merking gjør det lettere å reise kollektivt. Tiltaket gir oppgraderte holdeplasser i flere bydeler.

Støttekriterier

Spesielt viktige tiltaksområder: Universell utforming gir tilgang til kollektivtrafikken for alle typer reisende

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

UU i gåstrategien?

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Hvordan og i hvilken grad er andre fag/satsingsområder ivaretatt i prosjektet? F.eks. i hvilken grad ivaretar et gang- og sykkelprosjekt de andre fag/satsingsområdene kollektiv, areal og TS – og vise versa.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Forslag til prioritering av strekninger har normalt vært utført av kollektivgruppen i Miljøløftet, basert på kriteriene: o Stamlinje/ frekvens/ antall busser per time o Antall reisende o Dagens standard o Rullende materiell (singel- eller leddbuss)



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				7000	8000	8000	8000	

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Passeringslomme Hesthaugveien

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltaket som foreslås, er en passeringslomme ved Midtkleiva for å løse opp i køproblematikk her. Fremfor å bygge et lengre og kostbart kollektivfelt, foreslås det å gjenopprette passeringslommen som var i dette området før, men som forsvant da holdeplassen ble flyttet. Problemet påpekt å være avkjøring til Midtkleiva og manglende venstresvingefelt. Dette avhjelpes ved å gjenopprette passeringslommen.

Formålet med prosjektet

Tiltaket vurderes som en kostnadseffektiv løsning for å unngå forsinkelser for kollektivtrafikk i kryssområder. Målinger fra sanntidssystemet viser betydelige forsinkelser fra Åsane terminal retning Åsane brannstasjon. Strekningen betjenes av 15 busser i makstimen, inkludert en stamlinje.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Mindre forsinkelser i reisetid for kollektivpassasjerer. Åsane bydel etterspør økt satsting på kollektiv, og færre forsinkelser øker bussrutenes attraktivitet i denne bydelen. Mer forutsigbar kjøretid reduserer risikoen for at passasjerene mister forbindelsen til andre bydeler fra Åsane terminal. Bedre fremkommelighet for buss øker sjansen for at flere velger kollektiv i stedet for privatbil.

Støttekriterier

Mindre kø for både busser og privatbiler bidrar til å redusere Co2-utslipp. Flere kollektivtiltak er etterspurt i Åsane bydel.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kollektivstrategi

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket vil ha positiv effekt på fremkommeligheten for buss, men samtidig redusere fortausbredde til tidligere situasjon, jf. Figur 1. Et gangfelt må også flytte som følge av endringen. På tross av

reduksjon av fortausbredde vurderes tiltaket som et bedre alternativ enn å velge en mer kostbar løsning med enten kanalisering av kryss eller kollektivfelt. Tiltaket ligger delvis på en brokonstruksjon.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Dette er et lite tiltak som vil bedre fremkommeligheten for alle transportgrupper. Regularitet og kjøretid for stamlinje 3 vil bli bedre for en svært avgrenset investering.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Tiltaket trenger ikke reguleringsplan.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Bergen kommune/Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Bergenhus - Åsane

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I 2018 startet arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane. Strekingen er ca. 14 km lang, med 12 nye holdeplasser. Bergen bystyre har i møter 20.4.2016 og 31.1.2018, gjort vedtak om trasé som går via Bryggen og Sandbrogaten, i tunnel til Amalie Skams vei med holdeplass i fjell ved Sandviken kirke. Videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traseen går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det skal planlegges for en sammenhengende sykkelløsning på strekingen parallelt med planarbeidet for Bybanen.

Formålet med prosjektet

Bybanen byggetrinn 5 skal gi et bedre kollektivtilbud for Åsane bydel, både langs traseen og for områder hvor det fremdeles vil være behov for buss. Personbiltrafikken vil også avlastes som fører til bedre luftkvalitet og mindre utslipp.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre byens omdømme og merkevare. Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser. Bedre byens kollektivtilbud. Bedre fremkommelighet for kollektivreisende. Reiser vil i stor grad flyttes over til kollektivt. Redusert personbiltransportbehov.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	165000	87000		51000	27000			

Finansieringskilde(r)

Bompenger

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Slettebakken endeholdeplass

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Årstad

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Noe utvidet snusløyfe og nye av- og påstigingsholdeplasser utenfor sløyfen. Det skal videre etableres sjåførfasiliteter. Endeholdeplassen ligger i et område med høy andel eldre og har behov for universell utforming.

Formålet med prosjektet

Slettebakken endeholdeplass har i dag for liten kapasitet og mangler universell utforming. Endeholdeplassen benyttes av stamlinje, og kjøres med leddbuss. For å øke antallet oppstillingsplasser og etablere UU er det nødvendig å flytte dagens av- og påstigningsplass til rettstrekk utenfor sløyfen. Dette muliggjør også gjennomkjøring av sløyfen for buss som ikke skal regulere. Holdeplasser på rettstrekk utenfor sløyfen gjør det lettere for bussen å komme inntil kantsteinen og bidrar dermed til universell utforming. Det er en målsetning at busstrafikken skal unngå regulering/ oppstilling i sentrum, dette øker behovet ute i bydelene.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

En endeholdeplass med tilstrekkelig kapasitet er en forutsetning for at linjene skal kunne kjøre med en frekvens som bidrar aktivt til nullvekstmålet. Tiltaket er av mindre størrelse, forventes å gi god effekt på både tomkjøring buss og i den daglige logistikken. En oppstramning av krysset forventes å bedre trafikksikkerheten

Støttekriterier

Mindre tomkjøring. Universell utforming er et viktig tiltaksområde.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

TS-gruppen i Miljøløftet arbeider med forslag om å stramme opp kryss ved snusløyfen. Kollektivtiltaket bør kombineres med dette

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	5125			5125				

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Det er ikke avklart om det er mulig å unngå reguleringsplan, da det er behov for noe grunn utenfor dagens holdeplass. Det bør undersøkes mulighet for å erverve grunn uten formell plan. Fremdrift og gjennomføring er helt avhengig av om det må stilles krav om reguleringsplan eller ikke. Arbeid med områdereguleringsplan som inkluderer endeholdeplassen er startet opp, men forventes å ha en fremdrift som gir utsatt realisering av tiltaket

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2023

Sykkelveg med fortau og ensidig kollektivfelt, FV 173 Kokstadveien

Tiltaksområde: Kollektiv + Gange, sykkel og trafiksikkerhet

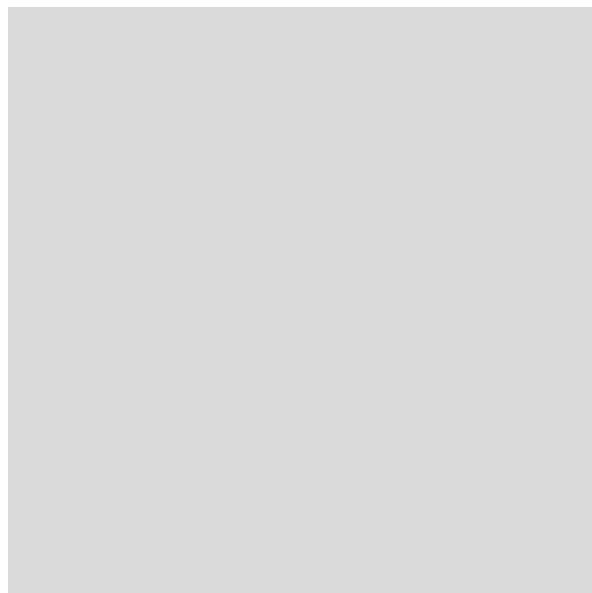
Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Fana

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Formålet med prosjektet



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode								

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Trolleybuslinje til Laksevåg

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre:

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Forlengingen av trolleylinjen er lagt til grunn i Skyss sin temaplan for innfasing av null- og lavutslippsbussar. Fylkesutvalget i Hordaland fylkeskommune (HFK) fattet 16. november 2016 vedtak om forlenging av trolleylinjen til Laksevåg. Batteribusser med strømvogter kan kjøre som trolleybusser under kontaktledningen og samtidig lade batteriet. Denne teknologien gjør at man kan unngå å etablere trolleyinfrastruktur langs hele traseen dersom det er teknisk krevende, kostbart eller ikke ønskelig i et gitt område, uten at man mister trolleybussens egenskaper knyttet til miljø og driftsstabilitet. Tiltaket er steg 1 i arbeidet med å innføre null- og lavutslippsteknologi i bussparken i Bergensområdet. Prosjektet har også fått tilsagn om støtte fra Enova på 29,6 MNOK.



Formålet med prosjektet

Fylkestinget vedtok i oktober 2017 Temaplan for lav- og nullutslippsbussar (PS90/2017). Planen innebærer en ambisjon om fossilfri bussdrift i Bergen og Hordaland i nye anbud. Tiltakene omfatter elektrifisering, bruk av biogass og bærekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Større kapasitet på bussene i Laksevåg.

Støttekriterier

Bedre luftkvalitet. Lavere CO2-utslipp.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	74976	64484		5379	3500			

Finansieringskilde(r)

I vedtaket av temaplanen har fylkestinget lagt til grunn at kostnaden for tiltakene innenfor Bergen blir finansiert gjennom byvekstavtalen for Bergen, Miljøløftet.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Vadmyra endeholdeplass

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

Bydel: Laksevåg

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Det etableres nye av- og påstigningsholdeplasser før og etter sløyfen. Dette vil lette bussenes mulighet til å komme tett inntil kantstein på holdeplassen og dermed bidra til universell utforming. Det etableres også sjåførfasiliteter med pauserom og toalett

Formålet med prosjektet

Dagens endeholdeplass er for liten i forhold til de endringer som kommer i rutetilbudet fra og med 01.10.2020. Tiltaket vil øke antallet oppstillingsplasser for buss på endeholdeplass Vadmyra til 3 leddbusser.

Busslinjen til Vadmyra er en del av stamlinjenettet i Bergen, og skal i fremtiden kjøres med leddbuss (kjøres med singelbuss i dag). Det er en målsetning at busstrafikken skal unngå regulering/oppstilling i sentrum, dette øker behovet ute i bydelene. Vadmyra er et område med mange bosatte og god kollektivandel, og tiltaket er en forutsetning for å kunne kjøre et stamlinjetilbud på linjen til Vadmyra



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Kapasitet på endeholdeplassen er en forutsetning for å tilby tilstrekkelig frekvens, og dermed gjøre kollektivtransport mest mulig attraktivt.

Støttekriterier

Universell utforming er et viktig tiltaksområde.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Tiltaket er ventet å bedre trafiksikkerheten ved å stramme opp dagens kryss og gi mer ordnede forhold for fotgjengere. Alle bussreisende vil få av- og påstigning ved perrong i stedet for midt i snusløyfen ved høy trafikk

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket er av mindre størrelse og forventes å gi god effekt på både tomkjøring buss og i den daglige logistikken.



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	4100			4100				

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planleggingsfase, ikke behov for regulering. Gå rett til prosjektering

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

2020

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss

Tiltaksområde: Kollektiv

Byggherre: Vestland Fylkeskommune

Kommune: Bergen kommune

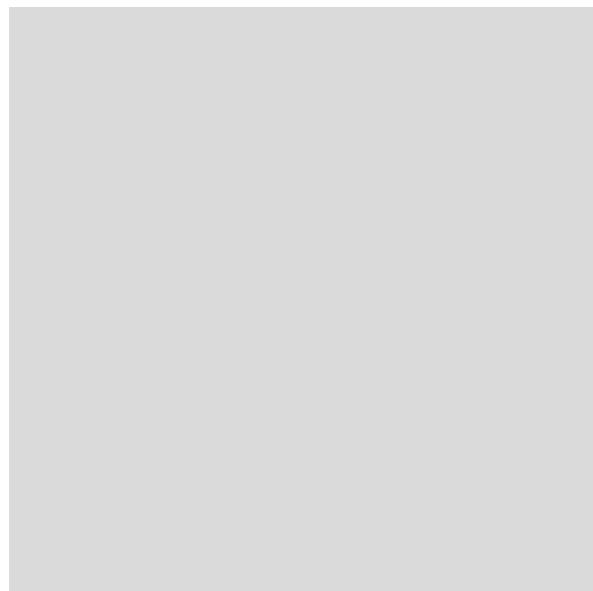
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Bybanen nærmer seg 10 år. For de ferdigstilte byggetrinnene på Bybanen er det behov for vedlikeholdstiltak av investeringskarakter. Dette gjelder konkrete behov som er avdekket gjennom driften, og omhandler typisk tiltak som reduserer avspøringsrisiko, øker kjøre-hastighet og reduserer slitasje. Disse tiltakene er av mer omfattende karakter enn det som kan løses gjennom ordinært, løpende vedlikehold

Formålet med prosjektet

Tiltakene bidrar til å sikre kontinuerlig drift av Bybanen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Bedre trafiksikkerhet. Styrke konkurransevne for kollektivtransport. Sikre fremtidig drift. Redusere tidsavvik.

Støttekriterier

Redusert reisetid.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				12000	13000	13000	13000	

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

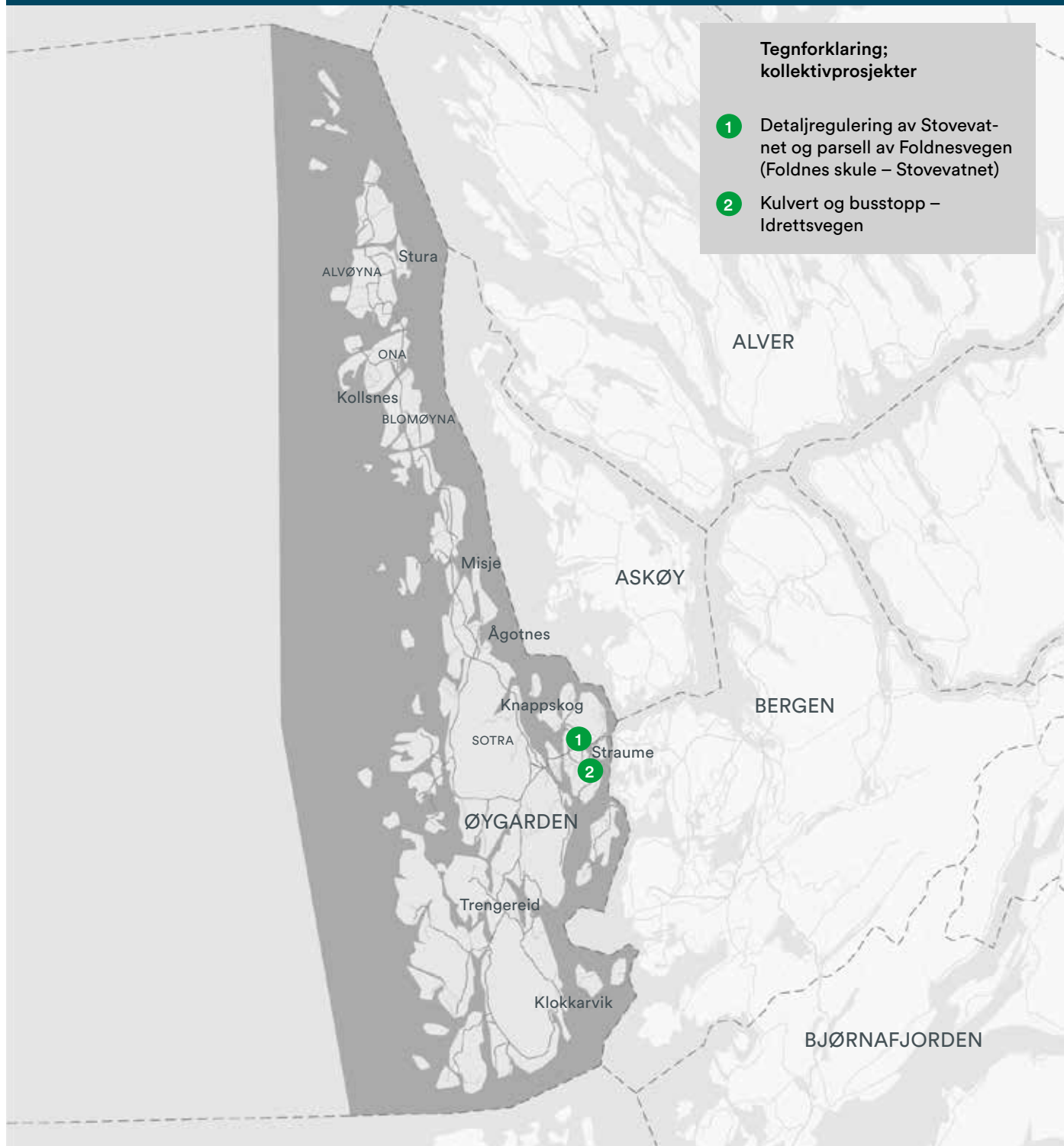
Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan



Kollektivprosjekter Øygarden



Tegnforklaring; kollektivprosjekter

- 1 Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)
- 2 Kulvert og busstopp – Idrettsvegen

Detaljregulering av Stovevatnet og parsell av Foldnesvegen (Foldnes skule – Stovevatnet)

Tiltaksområde: Kollektiv + gange, sykkel og trafikk-sikkerhet

Byggherre: Vestland fylkeskommune/Øygarden kommune

Kommune: Øygarden kommune

Bydel: Regionscenter Straume

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Regulering av ny kollektivterminal i samsvar med områdeplan for Sotrasambandet inkludert Foldnesvegen (frå Foldnes skule – Stovevatnet). Plassering av ny vidaregåande skule inngår i planarbeidet, i samsvar med vedtak i fylke om lokalisering. Regulering av ny gatestruktur og gang og sykkelveg langs Foldnesvegen.

Formålet med prosjektet

Formålet er å kople nordsida av Stovevatnet med dagens sentrum. Foldnesvegen koples til dagens sentrumsgater via Stovevatnet. Reguleringa legg grunnlag for nye tiltak i miljøløftet, som nemnd g/s og nytt kollektivknutepunkt. I tiltaket må ein vurdere om det er naudsynt dagens P&R i dagen ved noverande kollektivterminal, ein må og sjå på ny lokalisering av dagens sykkelparkering(eige bygg i dag).



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Betre framkommelegheit for kollektiv, gåande og syklende, som styrkar heilheiten og samanhen- gen i transportsystemet. Ny terminal vil gje kortare reisetid, sjølvveganlegget for kollektiv vert bygd av Sotrasambandet. Terminalbygget er naudsynt for å gjere ny terminal attraktiv for rei- sande. Mogleg samlokalisering med sentral offentlege funksjonar som ny vgs, rådhuset og helse- landsbyen vil gjere kollektivreiser meir attraktivt og bidra til fleire kollektivreisande. Sannsynleg at tiltaket vil bidra til reisande flyttast over på kollektiv, sykkel og gange. Ein samlokalisering av terminalbygg og ny vgs vil gje eit mindre behov for skuleruter knytt til ny vgs på Sotra. Trafikk- sikkerheiten rundt kollektivterminal vil verte betre enn i dag. Område ligg i fortettingssone knytt til regionscenteret Straume. Prosjektet vil bidra til å leggje til rette for ei høgare arealutnytting i sentrumsområde på Straume. Og leggje til rette for at fortettinga på Straume vert knytt til kollektivknutepunktet, og redusere transportbehov med bil i området. RVU / pendlarstatistikk

Støttekriterier

Prosjektet gjer kollektivknutepunktet meir tilgjengeleg for gåande og syklende, ved at det vert tryggare og meir attraktivt for desse inn mot kollektivknutepunktet. · · Hvordan og i hvilken grad

bidrar prosjektet til å redusere Co2-utslipp fra personbiltrafikken? · Hvordan og i hvilken grad bidrar prosjektet til å redusere gjennomsnittsavstand fra bolig/arbeidsplass til definerte sentra/knutepunkt? · Spesielt viktige tiltaksområder

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Straume, kvalitetsprogrammet for Straume, sykkelstrategi for Fjell kommune, sykkelbyavtale for Straume, fylke/skyss sin kollektivstrategi, RTP, ARTP NTP, Sotrasambandet, byggast ny kollektivinfrastruktur (eks. bygg) i samband med Sotrasambandet.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Sykkelpilot, i dette prosjektet vil ein kartleggje dagens trafikkavvikling på Litle-Sotra, for å kunne måle effekt. Vil vere relevant for måloppnåinga på Stovevatnet.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegger for bedre trafikkikkerhet for gående og bedret framkommelighet og samanheng i transportsystemet for syklende, kollektivtrafikken og næringstrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser fra personbil til disse transportformene. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Totalkostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	4100			2050	2050			

Finansieringskilde(r)

Fylkeskommunale midlar

Prosjektet som del av helhet

Reguleringa må vere i forkant av ferdigstillinga av Sotrasambandet for å dra ut eventuelle synergiar i dei tiltaka dei gjennomfører. Samt sikre at infrastuktur som vert bygd knytt til terminal mm. vert i tråd med denne detaljreguleringa av Stovevatnet.



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planen vil i all hovudsak regulere offentleg eigde areal, Øygarden kommune, Vestland fylkeskommune.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

God kapasitet til planlegging

Gjennomføringsplan *Regulering 2021-2022.*

Kulvert og busstopp - Idrettsvegen

Tiltaksområde: Kollektiv + Gange, sykkel og trafikk-sikkerhet

Byggherre: Øygarden kommune

Kommune: Øygarden kommune

Bydel: Straume

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

Tiltak retter seg mot trafiksikkerhet for myke trafikanter og tilrettelagt busstopp for eit stort idrettsområde, industriområde samt ei barne- og ungdomsskule.

Formålet med prosjektet

Idrettsvegen er ein svært belasta veg med mykje tungtransport. Føremålet er å betre framkomsten og tryggleiken mellom Straume sentrum og Idretts-, industri- og skuleområde i Idrettsvegen.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Tiltaket vil kunne bidra til å auke framkommeligheten for kollektivtrafikk. Tiltaket vil også bidra til å betre framkommeligheten til syklende og gående, og sikre i større grad fotgjengere som krysser vegen ved dette punktet. Tiltaket vil gjere det meir attraktivt spesielt for gåande og syklande .

Støttekriterier

Det forventas mindre køyring av mjuke trafikantar til skule og idrettsområde då tryggleiken for dei gåande vert auka.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Har vore prioritert i økonomiplan for 2018 i Fjell kommune, men mangla fullfinansiering.

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Krever nært samarbeid med gang/sykkel - løsnings må ivareta tryggleik og framkommelighet for sykkeltrafikken.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tiltaket tilrettelegg for betre trafikktryggleik for gående og betra framkommelighet for syklande og kollektivtrafikken, og vil kunne bidra å overføre reiser frå personbil til desse transportformane. Tiltaket anses å ha god måloppnåelse mht. samfunnsøkonomi.



Disponible midler

Periodisering	Total- kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode	102050			102050				

Finansieringskilde(r)

Trafikksikringsmidler

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Planlegging oppstart 2020/21. Godkjent reguleringplan føreligg. Ferdig prosjektert. Klart anbudsgrunnlag føreligg.

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Kapasitet vurderes som god i forhold til gjennomføring.

Gjennomføringsplan

Tentativ gjennomføringsplan. Anbudsutlysning 2020. Bygging: 2020/2021.



Samarbeidsprosjekter



Reisevaneundersøkelse

Tiltaksområde: Samarbeidet

Byggherre:

Kommune: Bergen kommune

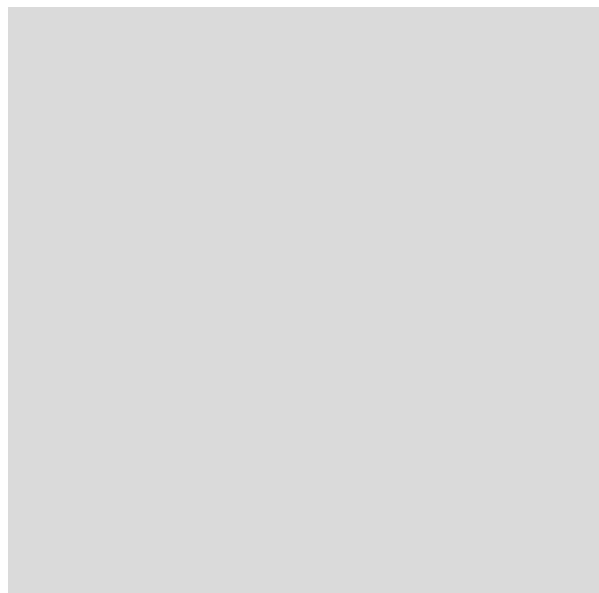
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

I forbindelse med byvekstavtalen, er det også inngått avtale om en årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen.

Formålet med prosjektet

By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Støttekriterier

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				1000	1000	1000	1000	

Finansieringskilde(r)

Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Bergensområdet, mens Hordaland fylkeskommune og Bergen kommuner dekker den andre halvparten.

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

Sekretariat med kommunikasjon

Tiltaksområde: Samarbeidet
Byggherre: Sekretariatet i Miljøløftet
Kommune: Bergen kommune
Bydel: Hele Bergen

Beskrivelse av tiltaket og tiltakets omfang

En styrket satsing på kommunikasjon i handlingsprogramperioden, skal særlig rettes mot innbyggerne og ha synlighet, profilbygging og endring av reisevaner som særlige innsatsområder. Målet er å øke befolkningens kunnskap om hva Miljøløftet er og hva det betyr for helse, miljø og byutvikling.

Formålet med prosjektet

En styrket satsing på kommunikasjon skal slik bidra til økt forståelse og aksept for Miljøløftet og anses i seg selv for å være et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet.



Måloppfyllelse

Primærkriterier

Økt bevissthet rundt miljøvennlig transport som kollektivt, gange og sykkel. Belyse det helhetlige transportsystemet i Bergen og nabokommunene.

Støttekriterier

Redusere køer og luftforurensing.

Prosjektets forhold til øvrig mål og planverk

Prosjektets forhold til øvrige fag/satsingsområder

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Disponible midler

Periodisering	Total-kostnad	Tidligere løyving	Løyving 2020	2021	2022	2023	2024	Restbehov etter 2024
Kostnad fordelt på periode				8405	8405	8405	8405	

Finansieringskilde(r)

Prosjektet som del av helhet



Plan og gjennomføring

Plan og eiendomsstatus

Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Gjennomføringsplan

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

Miljøløftet
Nygårdsgaten 112
5009 Bergen