

Notat

Fra: Sentrumsgruppen i Miljøløftet v/ Rolf Knudsen

Til: AKG

Dato: 29.10.2020

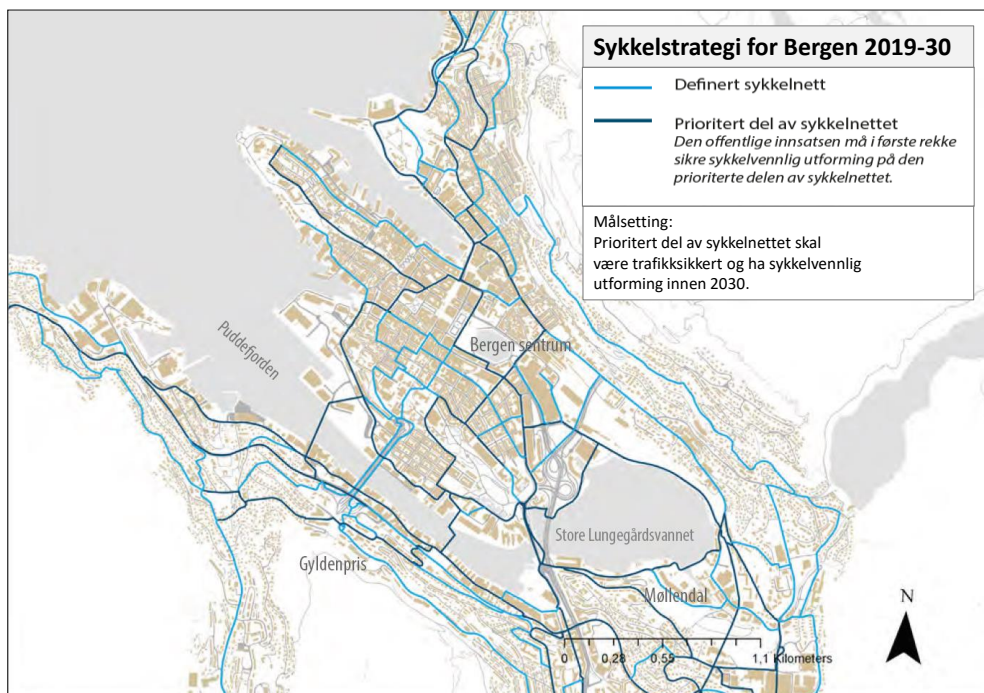
Strakstiltak for sykkel i Bergen sentrum

Bakgrunn

Sentrumsgruppen er bedt om å gjøre en vurdering av hvilke muligheter som foreligger for strakstiltak som kan bedre forholdene for sykling i Bergen sentrum. Notatet gir en statusoversikt for de prioriterte sykkelrutene gjennom sentrum og mulighetene for enkle tiltak som kan gi positiv effekt. Notatet anbefaler en straksløsning for gjennomgående sykkelrute nord-sør. Her vil det være behov for videre detaljering/prosjektering for avklaring av detaljløsninger i enkelte snitt.

Sykelstrategi for Bergen

Vurderingene av kortsiktige muligheter tar utgangspunkt i sykkelstrategien for Bergen 2019-31.

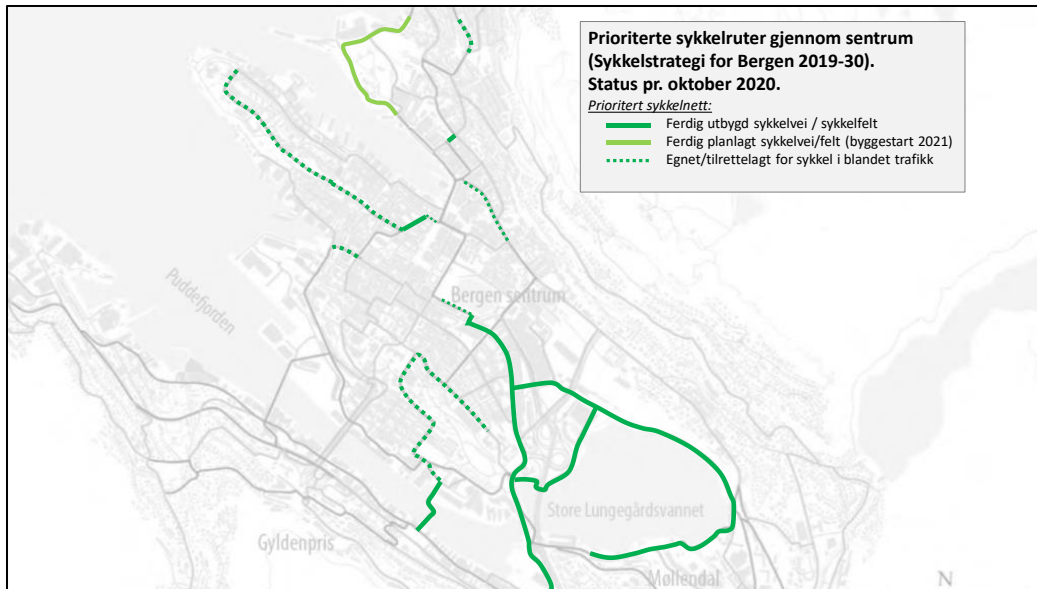


Figur 1 Oversiktskart som viser de prioriterte sykkelrutene gjennom sentrum.

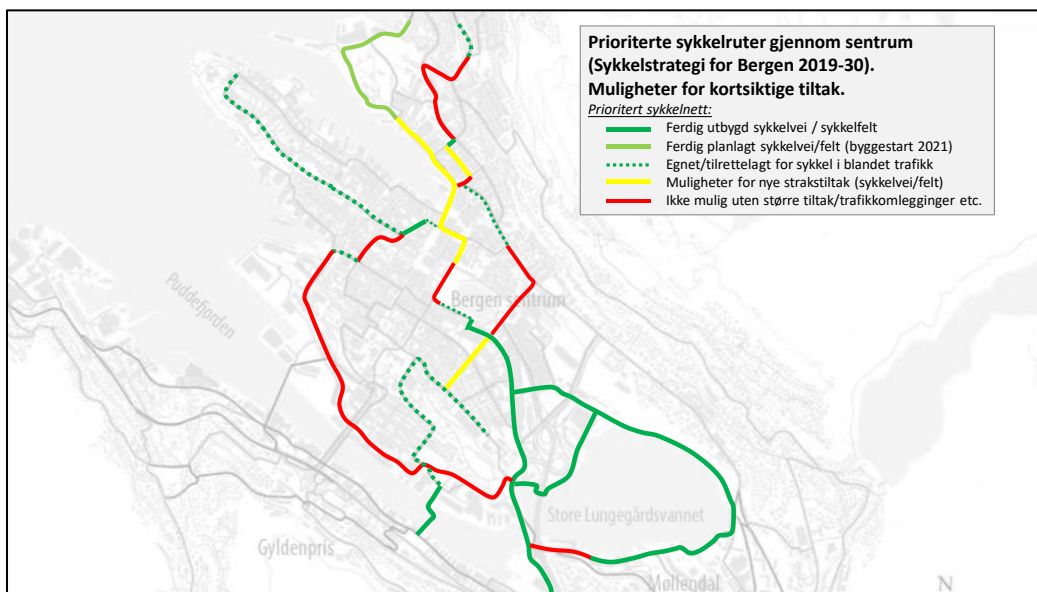
Det er sett nærmere på de mørkeblå rutene som utgjør den prioriterte delen av sykkelveinettet. For mange av delstrekningene i sentrum er det ikke mulig å etablere sykkeltrase uten større trafikkomlegginger. Fokus i denne vurderingen er å vurdere om det er muligheter for enkle tiltak innenfor dagens trafikksystem som kan bidra til å danne nye, sammenhengende sykkelruter, som er akseptable som praktisk løsning inntil permanente sykkeltraseer blir bygd.

Status og muligheter

Det er sett nærmere på status for hva som er bygget ut pr. i dag, og det er gjort en overordnet vurdering av hvor det kan være muligheter for kortsiktige tiltak. I dette ligger det en forutsetning om at straktiltakene må være basert på enkle tiltak, og uten større trafikkomlegginger eller nye arealdisponeringer som krever omfattende planlegging / høye byggekostnader.



Figur 2. Status for de prioriterte sykkelrutene gjennom sentrum pr. oktober 2020.

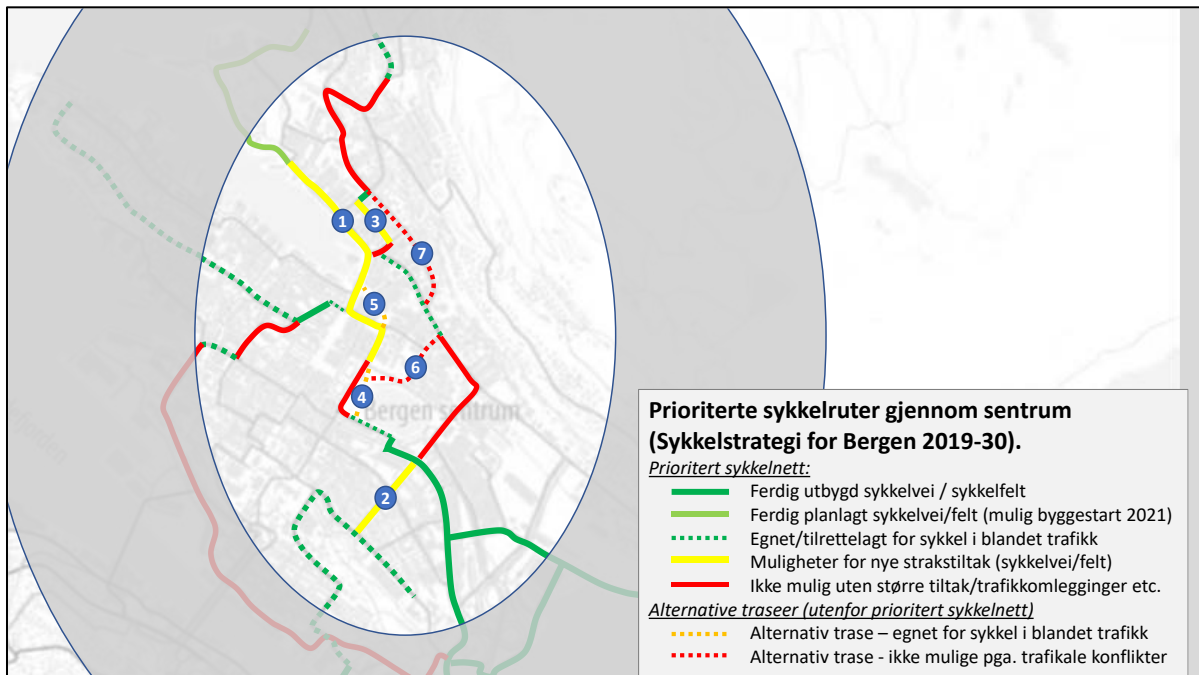


Figur 3. De gule linjene viser traseer der det er vurdert som mulig å gjennomføre enkle tiltak som kan gi bedre forhold for sykkeltrafikken. De røde strekningene vil kreve større trafikkomlegginger og tiltak som ikke er gjennomførbare på kort sikt.

Vurdering

Det største forbedringspotensialet ligger i å etablere bedre sammenhengende sykkelrute mellom sør og nord, der det i dag ikke er tilbud for sykkeltrafikken. I sør er det bygget sammenhengende sykkelvei gjennom Lars Hilles gate, frem til Rasmus Meyers Allé ved Festplassen. I nord skal det nå bygges ny, sammenhengende sykkelvei fra Sandviken, helt frem til Bradbenken. Mellom Rasmus Meyers Allé og Bradbenken mangler det et sammenhengende sykkeltilbud.

Det er sett nærmere på mulige tiltak som kan gi bedre sykkeltilbud i denne aksen, herunder tiltak langs prioritert rute i sykkelstrategien, samt eventuelle alternative ruter. Kartet under viser de aktuelle rutene som er vurdert, og under gis en kort omtale av aktuelle delstrekninger/delprosjekt.



Figur 4. Alternative sykkelruter og delstrekninger mellom sør og nord som er nærmere vurdert.

Delstrekning / enkeltprosjekt	Omtale
1. Kaigaten - Bradbenken	Forprosjekt fra 2016 viser mulig, sammenhengende sykkelvei basert på mindre justeringer av eksisterende trafikkareal. Traséen går delvis i dagens veiareal, og delvis på torg/fotgjengerareal (bl.a. Torget-Bryggen)
2. Allégaten - Lars Hilles gate	Muligheter for sykkel i blandet trafikk ved p-restriksjoner og bruk av fotgjengerareal
3. Rosenkrantzgaten	Mulighet for sykkel i blandet trafikk ved å sanere parkering/stansmulighet på østsiden
4. Festplassen	Sykkelløp i blandet trafikk ikke ønskelig, men en trygg og praktisk mulighet
5. Vågsalmenningen	Sykkelløp i blandet trafikk ikke ønskelig, men en trygg og praktisk mulighet
6. Peter Motzfelds gate	Ikke egnet for sykkel pga. konflikt med gangakser og varelevering mv.
7. Lille Øvregate	Sykkelløp i blandet trafikk kan fungere, men ingen god løsning i hver ende

Prioritert delstrekning

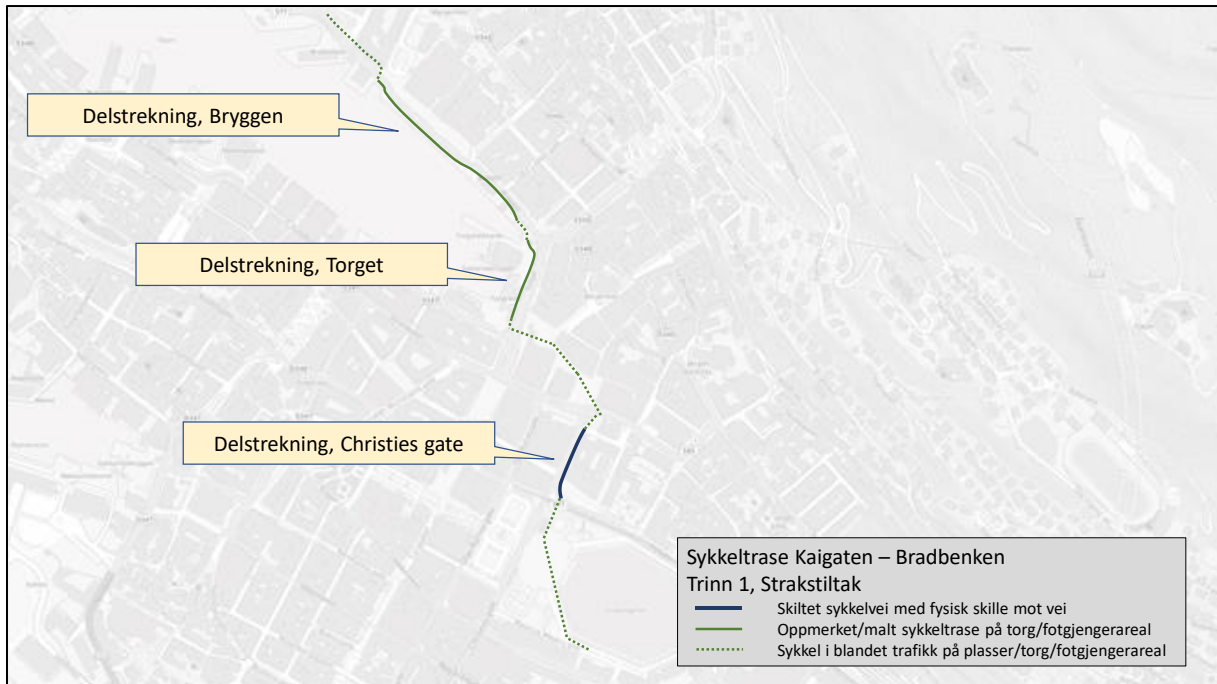
På bakgrunn av at det søkes etter enkle strakstiltak som kan gjennomføres raskt, uten store inngrep og trafikkomlegginger, anbefales det å prioritere tiltak på delstrekning 1. Kaigaten -Bradbenken.

Delstrekning 2 og 3 inngår også i prioritert sykkelveinett, men vil kreve planlegging og tiltak som blir for omfattende til å kunne gjennomføres som strakstiltak, herunder sanering av parkering, samt fysiske tiltak på gangareal. Delstrekning 3 har dessuten ingen god sykkeløsning i hver ende.

I Vedlegg 1 er det sett nærmere på mulige strakstiltak for delprosjekt 1, Kaigaten – Bradbenken. Forslaget innebærer at man må akseptere løsninger som ikke er ideelle, men som kan fungere i praksis frem til en permanent løsning er på plass, eksempelvis bruk av delstrekning 4 (Festplassen) og 5 (Vågsalmenningen) for å danne en sammenhengende rute som er egnet for sykling.

Vedlegg 1, Beskrivelse av straksløsning for delprosjekt 1. Kaigaten -Bradbenken

Oversiktskart



Figur 5. Oversiktskart - foreslått straksløsning for delprosjekt 1. Kaigaten - Bradbenken.

Bruk av plasser/allmenninger

Straksløsningen er basert på fysiske tiltak der dette kan gjøres med enkle midler, og uten større omlegginger av vei- og trafikksystemet. Dette innebærer at sykkeltrafikken må gå i blandet trafikk over bl.a. Festplassen og Vågsallmenningen for å kunne danne en sammenhengende sykkelrute mellom sør og nord. Det er ikke lagt opp til oppmerking eller fysiske tiltak på delstrekningene med blandet trafikk. Festplassen og Vågsallmenningen er i utgangspunktet prioriterte gangarealer som ikke er egnet for sykkeltraseer, både av hensyn til fysisk utforming og fremkommeligheten for gående. Samtidig er dette trygge ruter for syklende, uten biltrafikk – og god plass som gjør at risikoen for konflikter med gående er relativt lav. Det forventes at delstrekningene med blandet trafikk kan fungere som funksjonelle shared-space områder der alle trafikantgrupper tar hensyn til hverandre, i en midlertidig fase før permanente sykkeltraseer er bygget.

Torget

Når det gjelder Torget, viser forprosjektet en løsning basert på å bygge sykkelvei på torgarealet. Det er tidligere utredet muligheter for å omdisponere kjørefeltene for å unngå å gå inn på gangarealene, uten at det ble funnet en gjennomførbar løsning. Det er gjort nye vurderinger av dette, og i etterfølgende straksløsning er det skissert en sykkeltrase basert på delvis bruk av veiareal, og dermed noe mindre bruk av gangarealer. Dette muliggjør en sammenhengende, oppmerket sykkelrute på den ytre, asfalterte delen av Torget, delvis bruk av areal som i dag er kjørebane. Dette gir mindre konflikter med dagens arealbruk på Torget enn opprinnelig løsning i forprosjektet.

Beskrivelse av straksløsning

Nærmere beskrivelse av foreslått straksløsning på de enkelte delstrekningene er vist i det etterfølgende. Valg av tiltak er sammenstilt med planlagt løsning i forprosjektet fra 2016.

Delstrekning, Christies gate

Planforslag (forprosjekt 2016)

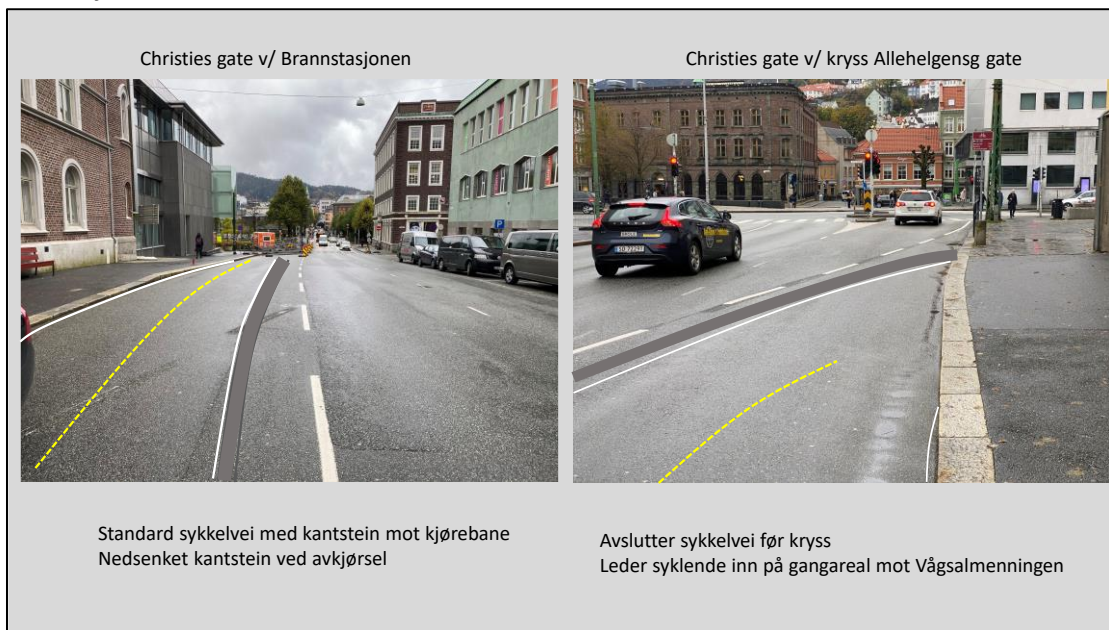


Planforslaget legger opp til å fjerne p-plasser (HC) og forskyve kjørefeltene. Sykkelveien ledes gjennom krysset med Allehelgens gate og videre i Småstrandgaten

Strakstiltak

Arealet langs den gamle brannstasjonen er i dag ikke i bruk. Kjørearealet fungerer som stopplomme, skiltet med parkering forbudt. Det foreslås å etablere toveiskjørt sykkelvei på strekningen. Sykkelveien anbefales avsluttet før kryss med Allehelgens gate. Syklende ledes her inn på fortauet.

Illustrasjon

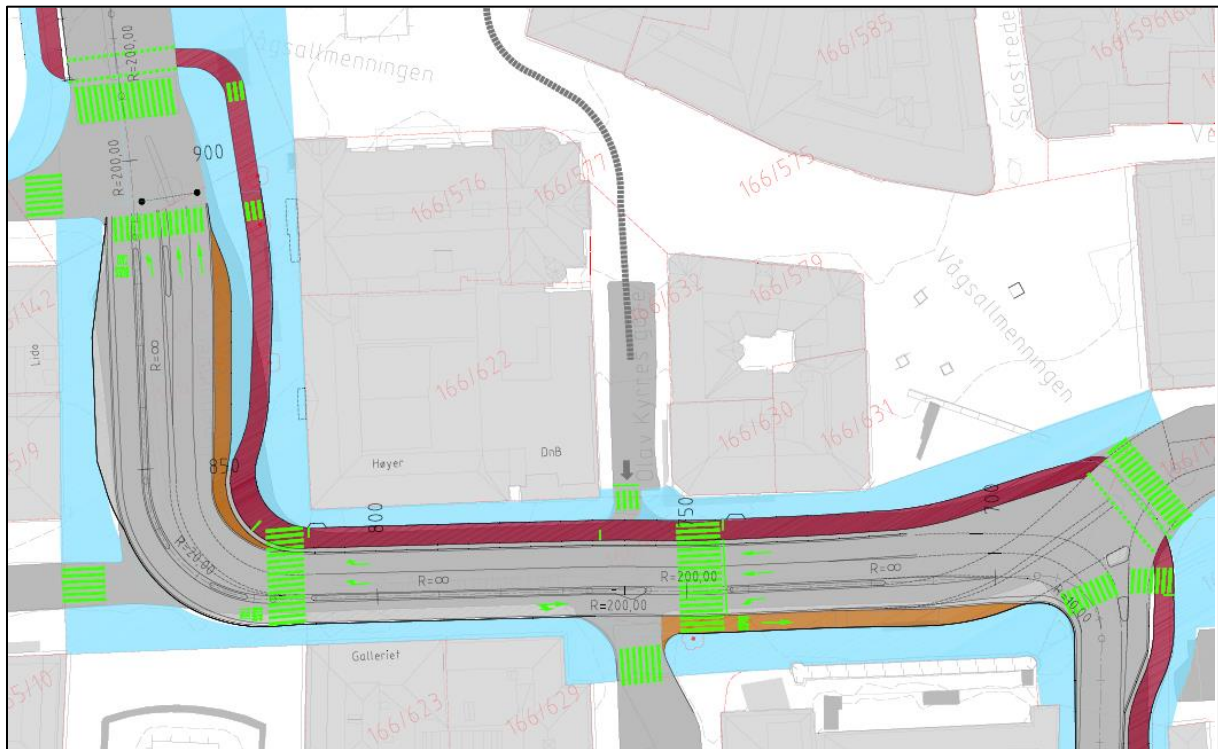


Beskrivelse

Teknisk løsning	Løsning for fysisk skille mot kjørebane, materialbruk, overvannshåndtering etc. forutsettes avklart i prosjekteringsfasen.
Trafikale forhold	Løsningen gir et trygt sykkeltilbud uten å ta areal fra gående. Kapasitet i kryss opprettholdes. Blandet trafikk i kryssingene ved hhv. Kaigaten og Allehelgensgate er nødvendig i en enkel straksløsning. Sykkelveien hindrer bruk av arealet for bussoppstilling, og dersom dette skulle bli et behov, må man her finne alternative løsninger andre steder.

Delstrekning, Småstrandgaten-Torget

Planforslag (forprosjekt 2016)



Planforslaget har sammenhengende sykkelvei basert på delvis bruk av gangareal og delvis omdisponering av eksisterende kjøreareal. Ett av venstresvingefeltene mot Strandkaien tas bort, og kjørebanelene forskyves slik at det blir plass til sykkelvei på strekningen.

Kjøretilkomsten fra Småstrandgaten til Vågsallmenningen stenges, og denne gaten blir enveiskjørt mot sør (fra Vågsallmenningen til Småstrandgaten). Dette innebærer at tilkomst for varelevering etc. inn mot Vågsallmenningen, må løses fra Vågsbunnen.

Strakstiltak

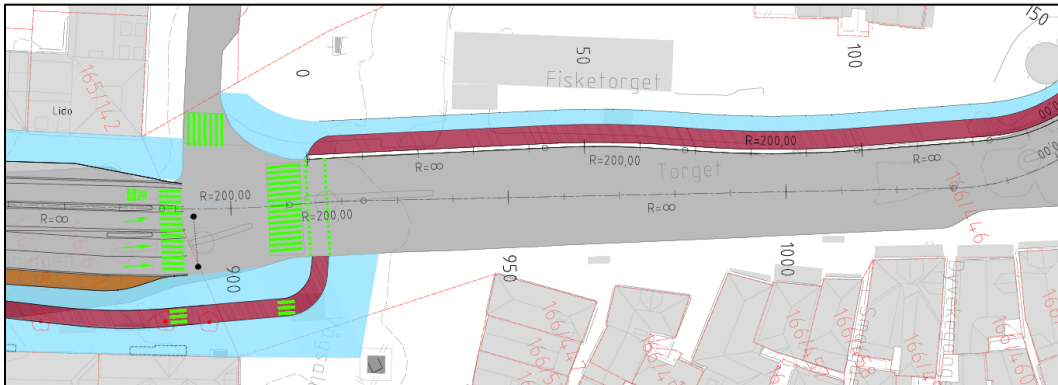
Tiltakene i planforslaget er for omfattende til å kunne løses som strakstiltak. Gjennomføring vil kreve relativt store tiltak og omlegging av trafikksystemet, som vil kreve mer tid og kostnader enn det som er praktisk mulig i en straksløsning.

Straksløsningen vil derfor være å benytte Vågsallmenningen som del av sykkelruten.

Sykelrute langs Vågsallmenningen er ingen ideell løsning, men kan fungere i en midlertidig fase som praktisk mulighet. Det anbefales å planlegge for utbygging av sykkeltraseen i tråd med planforslaget fra 2016 i en fase 2, etter strakstiltakene er gjennomført.

Delstrekning, Torget

Planforslag (forprosjekt 2016)



Planforslaget har sammenhengende sykkelvei og tar i bruk torgarealet fra og med gangfeltet over Torget. Alternative løsninger basert på å omdisponere kjørearealet er vurdert på nytt, og det er foreslått å justere høyresvingefeltet mot Strandkaien, slik at arealinngrepet på Torget reduseres.

Strakstiltak

Det foreslås å redusere lengden på høyresvingefeltet til Strandgaten med ca. 20 meter (fra ca. 55m til ca. 35m). Dette frigjør plass til å etablere oppmerket sykkelvei på asfaltert sone inn mot kjørebanelen.

Illustrasjon

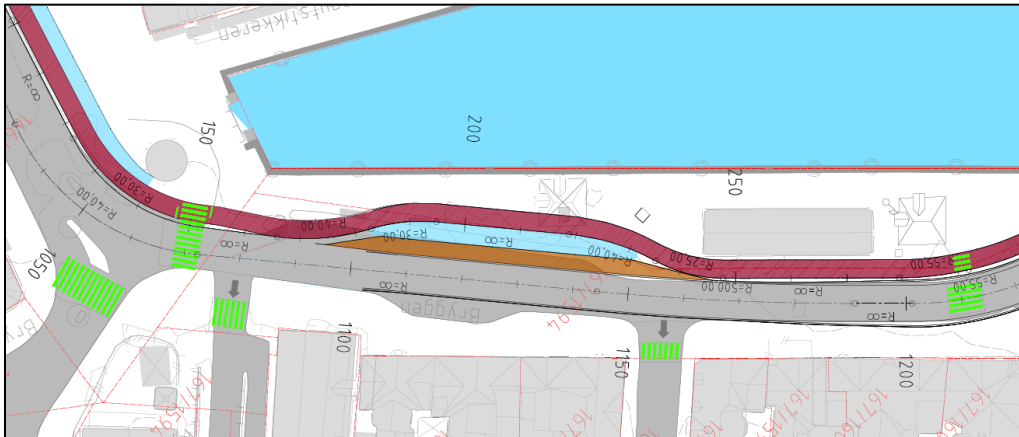


Beskrivelse

Teknisk løsning	Oppmerking av sykkeltrase, teknisk løsning etc. avklares i prosjekteringsfasen
Trafikale forhold	Løsningen gir et praktisk sykkeltilbud uten å gi vesentlige konflikter med bruk av torgarealet. Redusert gangareal på Torget må sees i forhold til fordelene med å separere sykkeltrafikken fra gangtrafikken. Det er gjort trafikkberegninger som tilsier at en mindre innkorting av svingefeltet mot Strandkaien er trafikalt mulig. Krysset Strandkaien/Torget har tilstrekkelig kapasitet, og innkortingene innebærer i praksis et redusert kjømagasin på opp mot 3-4 biler.

Delstrekning, Bryggen – ved Rundetårnet og bussholdeplass

Planforslag (forprosjekt 2016)



Planforslaget viser en trase på østsiden av Rundetårnet mot signalregulert gangfelt over mot Kjøttbasaren, deretter på baksiden av holdeplassen. Utvidet perrong krever flytting av bod.

Strakstiltak

Som straksløsning foreslås det å oppheve oppmerkingen av sykkeltraseen før Rundetårnet. Av hensyn til trafiksikkerheten anbefales det blandet trafikk / shared-space forbi rundetårnet/gangfeltet og bussholdeplassen. Her er det mye gangtrafikk, samt avkjørsel med varetransport mv. En trafiksikker løsning vil kreve omlegging av signalanlegget, utvidet perrong samt flytting av bod – og dette kan først inngå en fase 2 etter strakstiltakene er på plass.

Illustrasjon

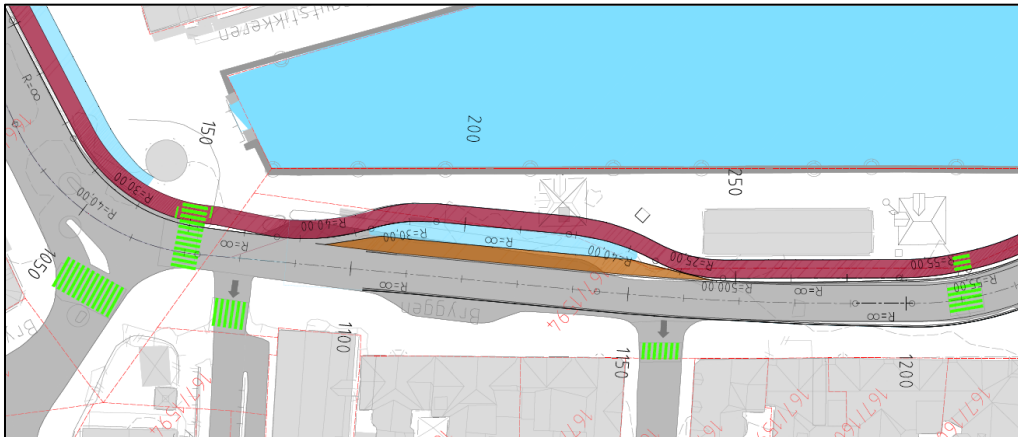


Beskrivelse

Teknisk løsning	Oppmerking av sykkeltrase, teknisk løsning etc. avklares i prosjekteringsfasen
Trafikale forhold	Komplisert trafikkbilde ved Rundetårnet og bussholdeplassen. Mye gangtrafikk samt varelevering. Det er anbefalt en shared-space løsning, uten oppmerket sykkeltrase av hensyn til trafiksikkerheten.

Delstrekning, Bryggen – ved bod og Skur 11

Planforslag (forprosjekt 2016)

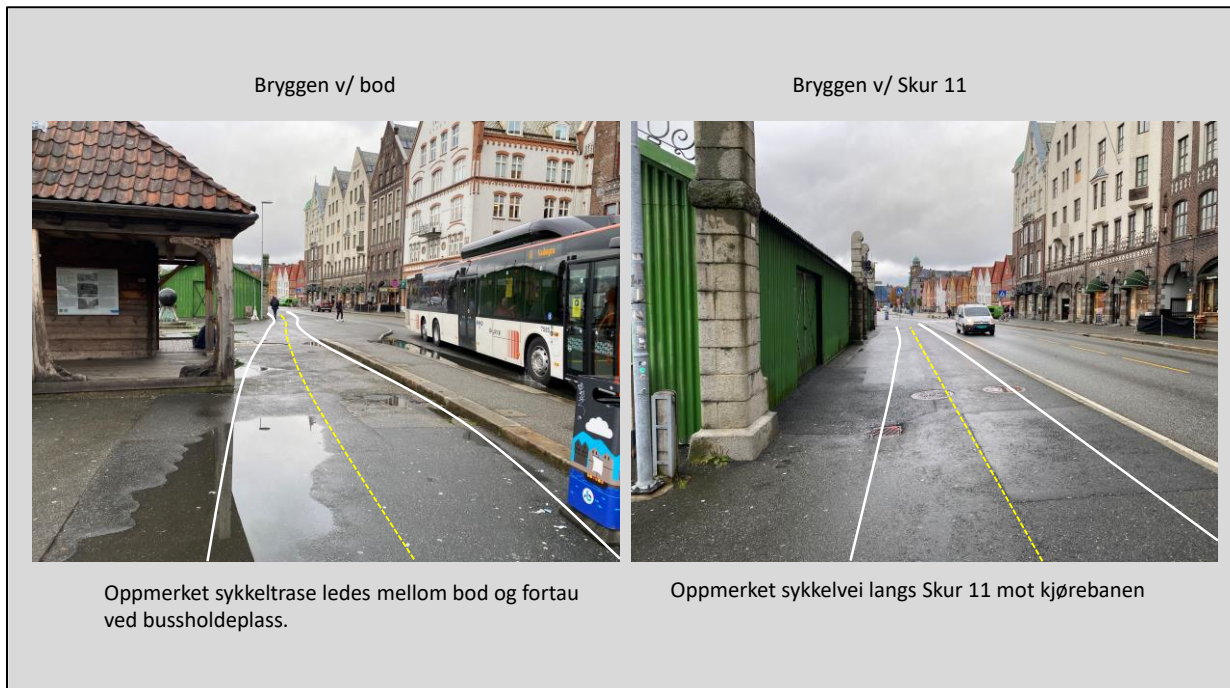


Planforslaget viser flytting av bod og en trase på østsiden av Skur 11, mot kjørebanelen.

Strakstiltak

Traseen anbefales merket opp som i planforslaget, men uten utvidelse av perrong ved bussholdeplass, slik at boden ikke behøver å flyttes. Løsning mellom boden og perrong/fortau ved holdeplass vurderes nærmere i prosjekteringsfasen. Det vurderes her om holdeplassen kan kortes noe inn slik at man får bedre plass mellom boden og perrongen/fortauet.

Illustrasjon



Oppmerket sykkeltrase ledes mellom bod og fortau ved bussholdeplass.

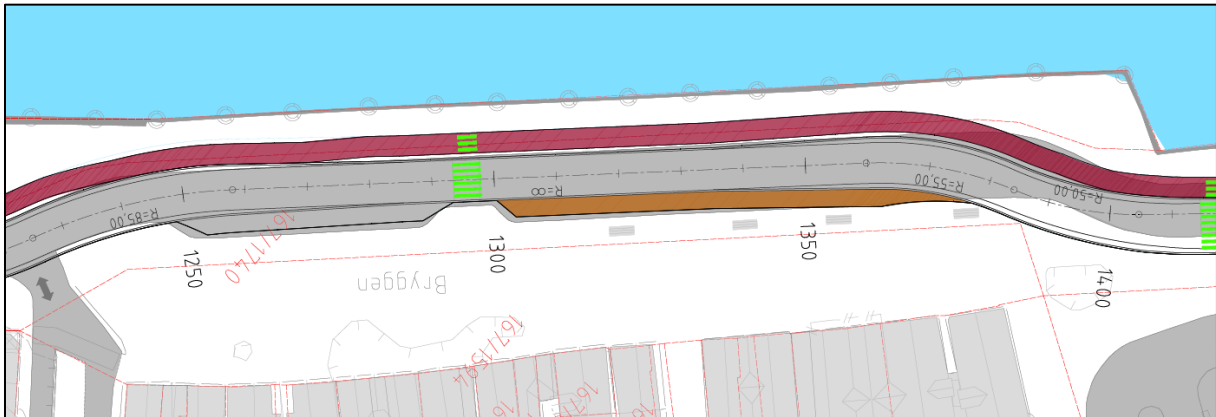
Oppmerket sykkelvei langs Skur 11 mot kjørebanelen

Beskrivelse

Teknisk løsning	Oppmerking av sykkeltrase, teknisk løsning etc. avklares i prosjekteringsfasen, herunder avklaring av ev. behov for fysisk skille mot holdeplass.
Trafikale forhold	Utfordringen på denne delstrekningen er å få tilstrekkelig plass til både gående og syklende. Alternativet kan være shared space på deler av strekningen dersom det blir vanskelig å få på plass en funksjonell løsning.

Delstrekning, Bryggen – på kaiarealet mot Bradbenken

Planforslag (forprosjekt 2016)

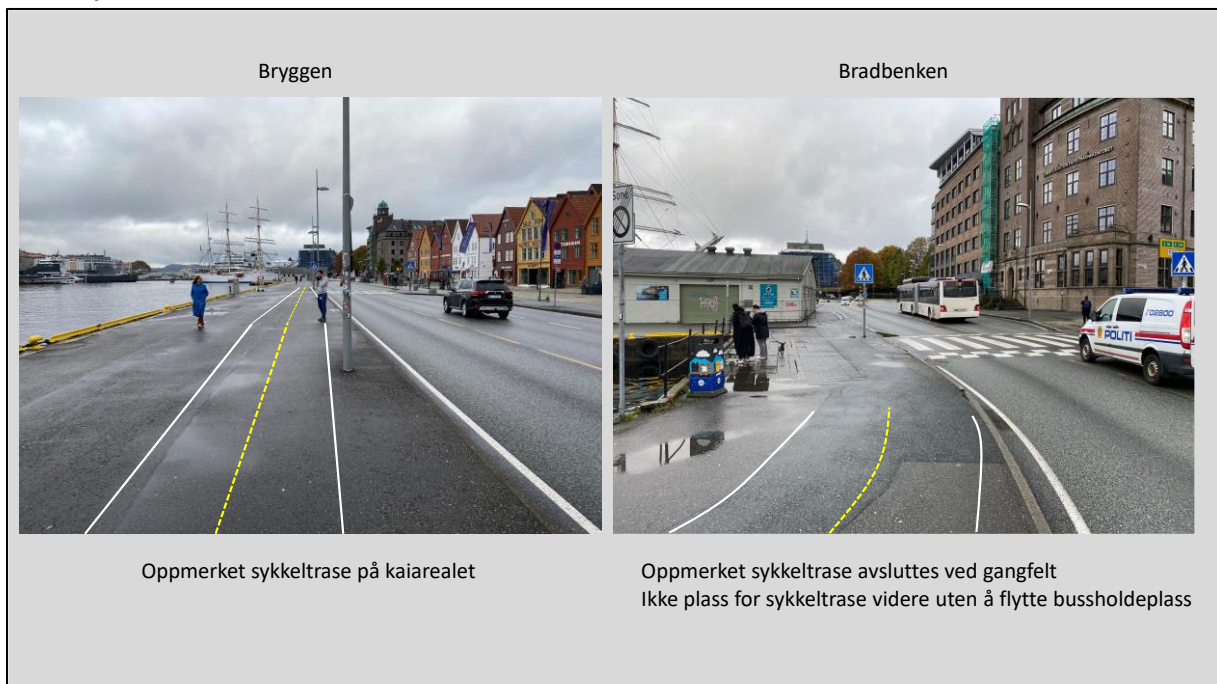


Planforslaget viser en trase på kaiarealet langs kjørebanelen.

Strakstiltak

Traseen anbefales merket opp som i planforslaget. Traseen foreslås avsluttet ved gangfelt ved Bradbenken. Videre oppmerking av trase forutsetter flytting av busstopp og omlegging av veillinjer.

Illustrasjon

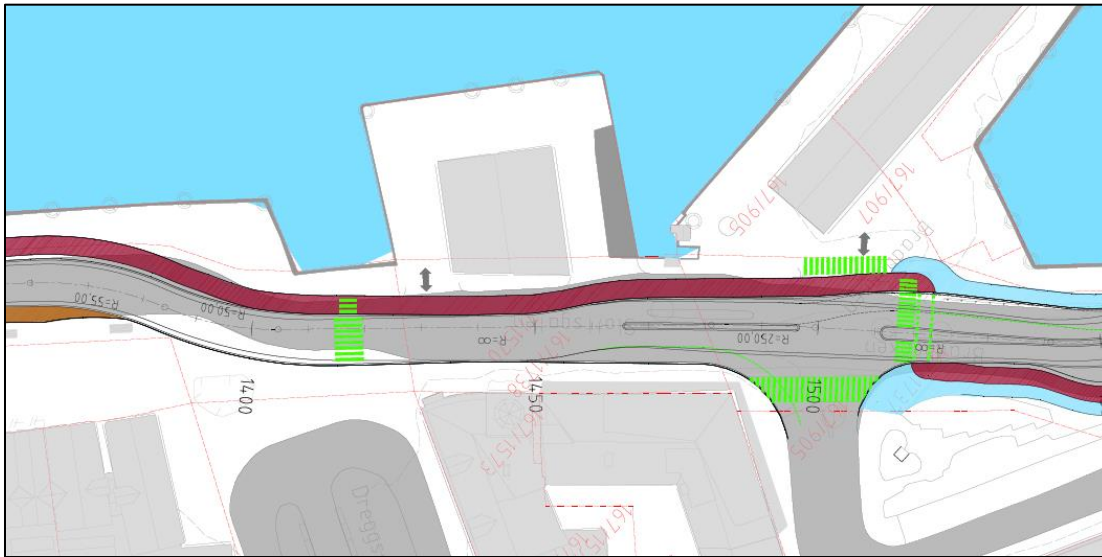


Beskrivelse

Teknisk løsning	Oppmerking av sykkeltrase, teknisk løsning avklares i prosjekteringsfase.
Trafikale forhold	Sykeltraseen tar litt av kaiarealet, men dette må vurderes i sammenheng med fordelene av at gående separeres fra syklende.

Delstrekning, Bryggen – ved Bradbenken

Planforslag (forprosjekt 2016)



Planforslaget viser en løsning der busstoppet flyttes til Festningskaien, høyresvingefeltet mot Sandbrogaten kortes inn, og kjørebane forskyves mot øst, slik at det blir plass til sykkelveien.

Strakstiltak

Planløsningen innebærer en relativt stor trafikkomlegging og kan derfor ikke gjennomføres som strakstiltak. Det legges derfor opp til blandet trafikk gjennom kryssområdet.

Det anbefales å legge til rette for gjennomføring av planlagt løsning i en fase 2, etter strakstiltakene er kommet på plass.

Kostnadsoverslag

Det er gjort en enkel kostnadsberegning for straksløsningen på strekningen Kaigaten – Bradbenken basert på anslag på løpemetrepriser.

Delstrekning	Element	Enhet	Mengde	Enhetspris	Kostnad, inkl. MVA	Merknad
Christies gate	Sykelvei med fysisk skille mot kjørebane	meter	120	10 000	1 200 000	Rekkverk, oppmerking/maling, skilting
Torget	Redusert høyresvingefelt (dekke m/kantstein)	kvm	70	20 000	1 400 000	Flytting platekantstein, nytt gangareal, kummer etc.
Torget	Oppmerket/malt sykkelvei	meter	140	10 000	1 400 000	Oppmerking/maling, skilting
Bryggen	Oppmerket/malt sykkelvei	meter	300	10 000	3 000 000	Oppmerking/maling, skilting
	Diverse, uforutsett	rundsum		1 000 000	1 000 000	
	Prosjektering, byggherre, rigg etc.	rundsum		2 000 000	2 000 000	
SUM					10 000 000	

Kostnadene for tiltakene er grovt estimert til ca. 10 mill.kr. inkl. MVA.

Dette er et usikkert anslag. Kostnadsoverslaget vil bli oppdatert når prosjekteringsfasen er gjennomført.