
Saksnr: 2020/44826-4
Saksbehandlar: Torill Klinker
Dato: 22.01.2021

Til: Hovudutval for samferdsle og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport

Ny prøveordning med stenging av Bryggen - Torget sommaren 2021

Bakgrunn

Bystyret i Bergen vedtok den 22.4.2020 å gjennomføra ei prøveordning med sommarstenging for biltrafikk over Torget og Bryggen. Prøveordninga er no evaluert og ein har konkludert med at prosjektet hadde overvekt av positive verknader for miljø, framkomme og trafikktryggleik samanlikna med trafikale ulemper.

Evalueringa anbefalar at prøveordninga vert gjenteken sommaren 2021, innanfor same tidsrom som ordninga i 2020.

Stenginga vart gjennomført i perioden 4.juli til 16. august 2020. Dei trafikale verknadane av prøveordninga er analysert på grunnlag av både trafikkteljingar og trafikkberekingar. Evalueringa er avgrensa til direkte trafikale verknader av tiltaket for køyremønster, trafikkmengder, endringar i tilgjenge og framkome. Det er ikkje gjennomført undersøkingar av eventuelle indirekte verknader av prøveordninga (eventuell påverknad for byliv, trivsel, helse, effekt for sentrumshandelen mm.).

Statens vegvesen har saman med partane i Miljøløftet stått for planlegging og praktiske førebuingar til gjennomføring av prøveordninga. Sentrumsgruppa i Miljøløftet har hatt ansvar for planlegging av tiltaket og evalueringa i etterkant. Statens vegvesen har hatt ansvaret for den tekniske og praktiske gjennomføringa.

Administrativ koordineringsgruppe (AKG) for Miljøløftet beslutta i møte den 28.09.2020 at Vestland fylkeskommune, som vegeigar av den aktuelle strekninga, skal ha prosjektleiinga for eit eventuelt tilsvarande prøveprosjekt i 2021. Difor er fylkesdirektøren no i ferd med å starta planlegginga av eit prøveprosjekt for stenging av Torget og Bryggen sommaren 2021, sjølv om bystyret i Bergen enno ikkje har handsama saka.

Evaluering av prøveordninga 2020

Stenginga av Torget - Bryggen innebar at heile sentrum var like tilgjengeleg med alle transportmidlar som før stenginga, men delar av biltrafikken måtte nytta andre reiseruter enn i normalsituasjon (via Fløyfjellstunnelen). Evalueringa viser at trafikkomlegginga flytta om lag 10.000 daglege bilreiser frå sentrumsgatene til hovudvegnettet rundt sentrum. Det vart registrert noko trafikkauke i Sandviksveien og ein relativt stor trafikkauke i Bispengsgaten. Trafikkmengdene var for andre område i sentrum og i bustadgatene i Fjellsiden tilnærma uendra.

Det endra køyremønsteret medførte noko auke i køyrelengde, men berre små endringar i reisetid. Enkeltreiser med bil mellom indre Sandviken og sentrum fekk vesentleg auka reisetid, men dette utgjer ein liten del av den biltrafikken som har fått endra tilgjenge. Oppsummert er endringane i samla reisetid små og utgjer ifølge transportmodellberekingar om lag + 0,5%.

Tilhøva for sykkel og gange i sentrum vart forbetra som følge av redusert biltrafikk. Også kollektivtrafikken hadde fordeler av mindre biltrafikk, og fekk i tillegg eige kollektivfelt i

Småstrandgaten. Biltrafikken fekk også betra framkome ved at trafikk vart flytta frå sentrumsgater med mange lyskryss som gjev forseinkingar, til tunellane kring sentrum som har mindre konflikhtar og betre flyt.

Det vart avdekka ein del utfordringar knytt til teknisk og praktisk gjennomføring. Etter Statens vegvesen sine vurderingar medførte den tekniske gjennomføringa utfordringar knytt til trafikantadferd og trafikkdirigering. Ein opplevde manglande forståing av køyremønsteret og til dels lav skiltrespekt blant trafikantane og eit stort behov for å dirigere og rettleie biltrafikken. Dette innebar at antalet trafikkdirigentar måtte aukast undervegs, noko som auka prosjektkostnadane. Når det gjeld beredskap ved stenging av Fløyfjellstunnelen er erfaringane i hovudsak positive. Dette fungerte som det skulle.

Sentrumsgruppa anbefalar fylgjande endringar og nærare vurderingar dersom prøveordninga skal gjentakast:

- Digital skiltløsning med automatisk styring av beredskap/skiltendringar.
- Digitale visningsskilt som understøttar sonetrafikksystemet, og som leier trafikken til omkøyringsvegane når Fløyfjellstunnelen vert stengt.
- Vurdering av behov for trafikkdirigering i tillegg til digital skiltløsning.
- Utvida informasjonsopplegg i forkant av gjennomføringsperioden.
- Analysar av moglege avbøtande tiltak for å avgrense trafikale ulemper, til dømes eventuelle tiltak i bustadgatene på Fjellsiden.

Finansiering

Kostnaden ved prøveprosjektet 2020 var om lag 6 mill. kr. Basert på erfaringane frå 2020 som synte at behovet trafikkdirigering var større enn venta, reknar vi med at kostnaden i 2021 kan verte noko høgare enn i 2020. Det vert lagt til grunn at kostnader for eit prøveprosjekt i 2021 vert finansiert gjennom dei fylkeskommunale midlane som årleg vert tilført Miljøløftet.

Fylkesdirektøren si vurdering

Fylkesdirektøren viser til evalueringsrapporten som syner at prøveordninga med stenging av Torget og Bryggen har hatt ei overvekt av positive verknader for miljø, framkome og trafikksikkerheit, samanlikna med trafikale ulemper. Sentrumsgatene i indre bykjerne fekk stor trafikklavlastning. Dette gav betre miljøforhold, betre trafikksikkerheit og betre framkome for gåande, sykklande og kollektivtransporten i sentrum.

Fylkesdirektøren ser det difor som eit godt grep å vidareføra ordninga sommaren 2021, og for å kunne vere klar til prøvestenging til sommaren er det førebunde arbeidet allereie starta opp.

Statens vegvesen opplevde i gjennomføringa av sommarstenginga at behovet for informasjon og trafikkdirigentar var vesentleg større enn forventa og ideelt sett skulle ein hatt på plass variabel skilting ved gjennomføringa. Dette let seg ikkje gjera ettersom planlegging av variabel skilting, innhenting av naudsynte løyver og innkjøp av materiell er både tidkrevjande og kostnadskrevjande. Fylkesdirektøren kjenner seg likevel trygg på at ei prøveordning som i fjor, med ytterlegare vekt på trafikkdirigering og kommunikasjon i forkant, vil vera ei god løysing for sommaren 2021.

På grunn av den spesielle situasjonen med unormal sommartrafikk sterkt påverka av koronasituasjonen, kan ikkje fylkesdirektøren sjå at ein til no har tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag til å kunne konkludere om prøveordninga kan etablerast som ei permanent løysing frå og med 2022. Ei permanent ordning vil krevja vidare analysar av alternative trafikkløysingar og variabel skilting. Ein bør også vurdere å inkludere fysiske tiltak.

Når vedteken bybanetrase gjennom sentrum til Åsane skal realiserast må bilane vike og trafikksystemet leggjast om. Dette er problemstillingar som skal løysast i arbeidet med Trafikkplan sentrum og bybaneprojektet, men erfaringane frå i sommar har gitt verdifull kunnskap om trafikale verknader som vil inngå som grunnlag for vurdering av framtidige trafikkløysingar som permanent kan få ned personbiltrafikken i sentrum.

Fylkesdirektøren støttar difor evalueringa i at prøveprosjektet vert gjenteke sommaren 2021, etter same prinsipp som i 2020, men med fylgjande forbetringar:

- Det vert utarbeida og kommunisert eit utvida informasjonsopplegg i forkant av gjennomføringsperioden for å auke forståinga av køyremønsteret.

- Det vert utarbeida analysar av moglege avbøtande tiltak for å avgrense trafikale ulemper, inkludert eventuelle tiltak i bustadgatene i Fjellsiden.
- I samarbeid med næringslivet skal det gjerast ei ny vurdering av tidsvinduer for varelevering i Vågsbunnen.
- I samarbeid med politiet og vegeigarar skal ein vurdere tiltak for å auke skiltrespekt og for å optimalisere bruken av trafikkdirigentar.

Avslutningsvis minner fylkesdirektøren om at det er bystyret i Bergen som fattar den endelege avgjerda om å gjennomføra sommarstenging 2021, men ettersom VLFK skal ha prosjektleiinga for ei eventuell sommarstenging er det behov for å starta planlegginga allereie no. Dersom bystyret ikkje fattar vedtak om sommarstenging vil fylkesdirektøren koma attende og orientera hovudutvalet på nytt.