

---

Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet

---

Frå: Avdelingsdirektør for Infrastruktur og veg

---

## Fv. 585 Nattlandsveien - vurdering av nett for gåande og syklande

### **Bakgrunn**

Store deler av fv. 585 Nattlandsveien inngår i sykkelnettet i Bergen, men tilbodet til mjuke trafikantar er svært variabelt, og framstår ikkje som attraktivt for denne trafikantgruppa. Det har vore jobba med ulike utgreiingar og planarbeid langs strekninga i mange år. Vegen er ei viktig lenke i vegnettet for alle trafikantgrupper, og har difor høg trafikk og mange bussavgangar.

Strekninga mellom Haukeland og Hagerups vei er tatt ut av sykkelnettet og flytta til parallelt kommunalt vegnett, medan sørover frå Hagerups vei følgjer sykkelnettet Nattlandsveien. Det er difor naudsynt å få utbeta strekninga for å nå målsetjingar om auka tal gåande og syklande i området.

Bergen kommune arbeider med strekninga frå Mannsverk til Hagerups vei, ei strekning som har vore arbeidd med i fleire periodar utan at det har resultert i vedtatt reguleringsplan. Planarbeidet har så langt bygd på ei løysing med sykkelfelt og einvegsregulert sykkelveg (også kalla opphøgde sykkelfelt) i Nattlandsveien.

I Nattlandsveien sør for Mannsverk (til Nattlandsfjellet) har det blitt utført ei TS-vurdering (2019) på grunn av auka tal ulykker med syklist involvert. I TS-vurderinga vart ulike sykkelløysingar vurderte opp mot ulykkesrisiko, og korleis ein kan få redusert ulykkene på strekninga. Sykkelveg med fortau vart trekt fram som viktig å vurdere vidare.

På bakgrunn av dette er det sett behov for ei meir overordna vurdering av sykkelnettet i området. For å få mest mogleg samanheng i sykkelnettet i området er det difor vurdert kva strekningsløysing som er rett å velje i Nattlandsveien frå Birkelundstoppen i sør og til Hagerups vei i nord.

Arbeidet er gjennomført av Vestland fylkeskommune, saman med ei arbeidsgruppe med representantar frå Bergen kommune, og delvis også frå Statens vegvesen. I tillegg har Rambøll gjennomført overordna TS-vurderingar som ein del av arbeidet.

### Samandrag av forprosjekt «Fv. 585 Nattlandsveien - vurdering av nett for gåande og syklande»

Løysingar for gåande og syklande i Nattlandsveien frå Hagerups vei til Birkelundstoppen er vurdert i forprosjektet. Sidan sykkelnettet går vidare nordover Birkeveien (og ikkje i Nattlandsveien) er også deler av Hagerups vei tatt med. Krysset mellom Nattlandsveien og Hagerups vei er eit viktig punkt for å gjere sykling attraktivt vidare mot Birkeveien.

Nattlandsveien er i utgangspunktet ikkje egna som hovudrute for sykkel. Dette skuldast at strekninga er hovudrute for kollektiv, og at det er høg trafikk på strekninga. I eit slikt område er det tilrådeleg å finne ein anna trasé for syklande, men dette syner seg vanskeleg p.g.a. gatestruktur og topografi i området.

Hovudruta for sykkel mellom Birkelundstoppen og Hagerups vei må difor gå langs Nattlandsveien. For å få eit trygt og mest mogleg attraktivt anlegg for syklande langs denne traséen er det svært viktig å utforme sykkelanlegget med god standard, og i størst mogleg grad å unngå kompromiss og minimumsløysingar for syklande.

Deler av strekninga er ulykkesutsett, og ulukkesreduksjon er eit viktig mål for utbetring.

Løysingar som er vurdert i detalj for strekninga er:

1. Sykkelfelt
2. Einvegsregulert sykkelveg
3. Sykkelveg med fortau på vestsida

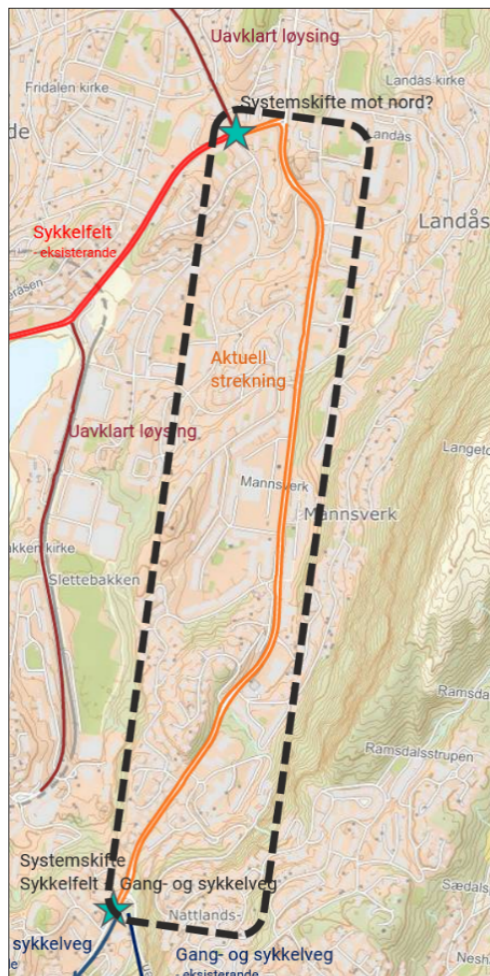
Løysingane er vurderte ut frå ei rekke tema, mellom anna trafiksikkerheit, områdetype, framkomst, heilheitleg sykkelnett og arealinngrep. Området er kompleksst og dei ulike løysingane har kvar sine styrkar og svakheiter.

Sykkelfelt vert tilrådd som løysing for syklande på strekninga. Dette er vurdert samla sett som den beste løysinga, og dette er vektlagt i valet:

#### Trafikktryggleik

Sykkelfelt er normalt den tryggaste løysing for syklande i gater. Strekninga har vore utsett for sykkelulykker i kryss, særleg i deler av gata med stort fall. Stort fall og mange kryss er generelt ei utfordring for syklande i gater med mykje avsvingande trafikk. Sykkelfelt og sykkelveg med fortau er vurderte opp mot kvarande, og for strekningar med stort fall er det vurdert til at risikoen for sykkelulykker i kryss er større ved ei løysing med sykkelveg med fortau. Det vert difor tilrådd sykkelfelt som løysing, og at ein vidare må vurdere kva mulegheiter ein har til å gjere situasjonen tryggast mogleg i kryss.

#### Framkomst



Strekninga har mange avkøyrslar og kryss, og sykkelfelt gir best framkomst i gater med mykje sideaktivitet. Ein del trygghetssøkande syklistar vil kome til å sykle på fortauet, men totalt sett er sykkelfelt vurdert til å gi noko betre framkomst i området enn sykkelveg med fortau.

#### Trinnvis utbygging og heilheitleg system

Sykkelfelt gir større mogleik for utbygging i etappar enn sykkelveg med fortau. Strekninga Mannsverk - Hagerups vei er viktigast å få bygd ut, då tilbodet her er svært mangelfullt. Strekninga sør for Mannsverk har noko betre tilbod (med sykkelfelt i dag), og det vil difor vere mogleg å prioritere strakstiltak på denne strekninga i første omgang, og samstundes få eit heilheitleg system ved utbygging nordover til Hagerups vei.

Det er tilrådd å bygge ut med høg standard både på sykkelfelt og fortau. Grunngevinga for dette er kompleksiteten i gata, med høg trafikk og mange bussar, og at gata i utgangspunktet ikkje er egna som hovudrute for sykkel. For å få sterk auke i sykkelandelen i eit slik komplekst gatebilde er det ikkje tilrådeleg å gå ned på standard som er tilrådd i vegnormalane. Sykkelfelt som løysing vil også gi ein del fortaussykling (særleg blant unge), noko som aukar konfliktnivået mot gåande. Både fortau og sykkelfelt bør difor ha god breidde.

#### ***Vidare framdrift***

Strekninga Hagerups vei - Mannsverk er prioritert i Miljøløftet med midlar frå 2024 (prosjektering i 2024 og utbygging frå 2025). Strekninga frå Mannsverk til Birkelundstoppen er førebels ikkje inne i Handlingsprogrammet, då tilstanden på sykkeltilbodet er noko betre her. Men strekninga er sett på som viktig å få utbetra. Då strekninga ligg litt lenger fram i tid å få utbetra er det prioritert trafikksikkerheitsmidlar til strakstiltak i ulykkesutsette kryss på strekninga Mannsverk-Birkelundstoppen frå 2022.

Sjølv om strekninga er tilrådd utbygd i to etappar er det ynskjeleg å planlegge heile strekninga samla, slik at løysingane vert heilheitlege og gode.

Det er avklart mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune at Vestland fylkeskommune tek over ansvaret for reguleringsplanarbeid på strekninga. Dette vil krevje ny planoppstart med utvida planområde.

Vestland fylkeskommune planlegg å starte reguleringsplanarbeidet i løpet av 2022, og tek sikte på å ha eit planforslag klart til vedtak innan utgangen av 2023. Med denne framdrifta kan ein starte prosjektering på nordre del av strekninga i løpet av 2024.

Forprosjektrapporten ligg vedlagt.