
Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdrag: 606022-02 – Sekretær kollektivgruppen
Dato: 04.05.2016
Skrevet av: Audun Kvam
Kvalitetskontroll:

SYSTEMBETRAKTNINGER FOR SYKKEL LANGS ÅSAMYRANE

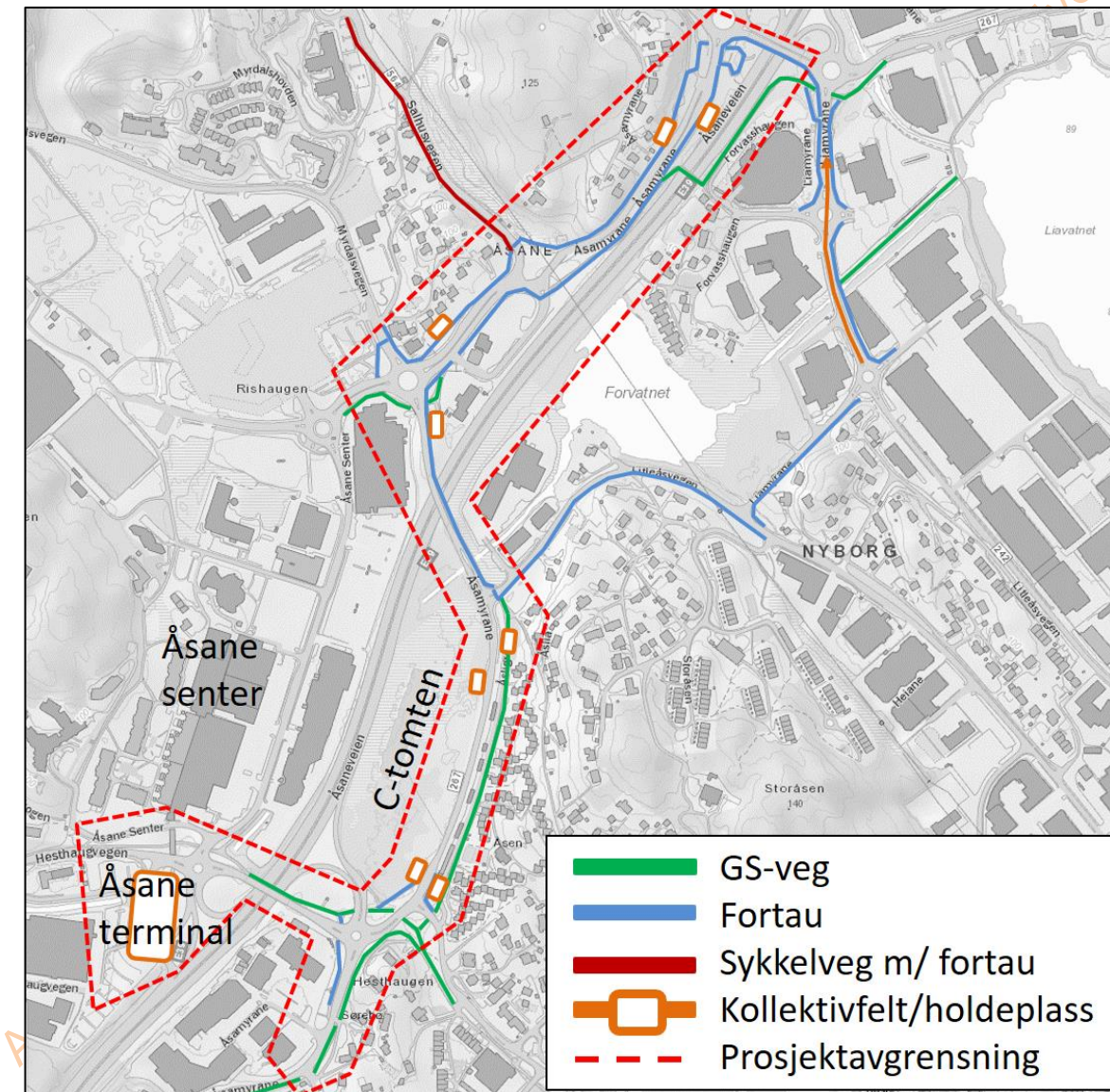
INNHOOLD

1	Innledning.....	2
1.1	Pågående planer.....	3
2	Forutsetninger.....	5
2.1	Forutsetninger for sykkel.....	5
2.2	Forutsetninger for kollektivtrafikk.....	7
3	Trafikksystem.....	8
3.1	Sykkelsystem.....	8
3.2	Kollektivtrafikk.....	16
3.3	Tiltak for sykkel- og kollektivtrafikk.....	19
3.4	Tiltaksliste.....	27

1 INNLEDNING

Kollektivgruppa har fått klarsignal i FKG til å starte et fellesprosjekt for sykkel- og kollektivtiltak der man utreder mulige traseer langs Åsamyrane. Bakgrunnen for dette er utsettelsen av reguleringsplanarbeidet for Bybanen som igjen påvirker fremdriften for sykkel- og kollektivtiltakene i Åsane. Sykkel- og kollektivtiltakene planlegges og utføres som et eget prosjekt for å sikre fremdrift.

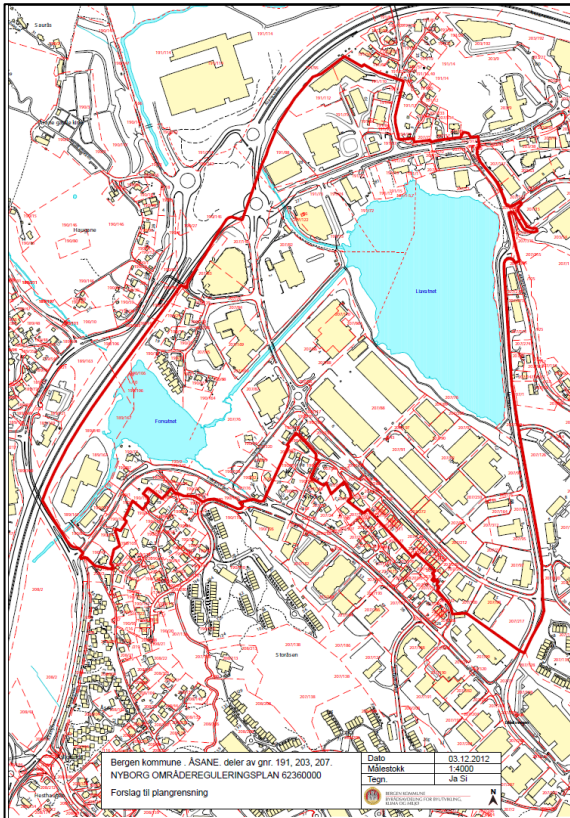
Det skal vurderes tiltak på strekket mellom Hesthaugvegen i sør og Salhusvegen i nord. Skisseprosjektet danner grunnlag for evt regulering av tiltakene.



I dette notatet er det vurdert hvilket sykkeltraseer som bør legges til grunn for videre arbeid. Det er bestemt at det skal bygges sykkelveg med fortau, men ikke på hvilken side av vejen.

1.1 Pågående planer

Områderegulering 62360000. Åsane Nyborg (under arbeid pr sept. 2016)

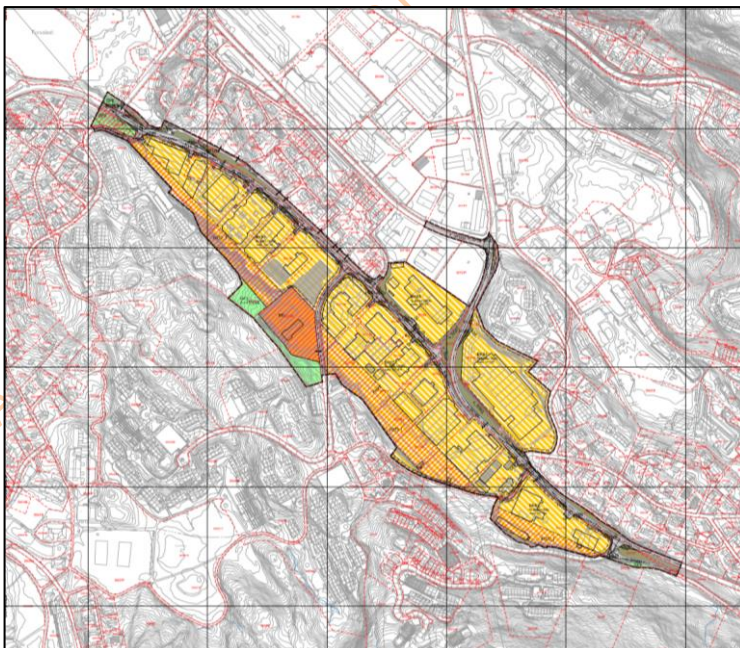


Figur 2 Plangrense for områdeplan for Nyborg

I forbindelse med reguleringsplan for Nyborg sees det på muligheten for å lage en sykkelenke mellom Gullgruven og Åsamyrane ved Litleåsvegen.

Vi har tatt med denne lenken som del av sykkelvegnettet i denne utredningen.

Reguleringsplan 62580000. Litleåsvegen Næringsareal (under arbeid pr. sept 2016)

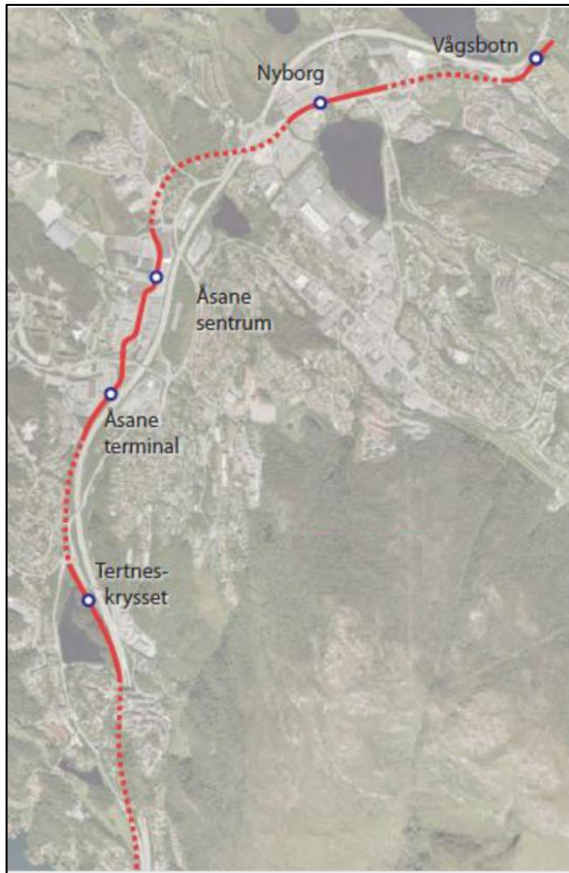


Figur 3 Reguleringsplan langs Litleåsvegen

Reguleringsplan for Litleåsvegen konkluderer med at det er behov for å øke kapasiteten i krysset Åsamyrane x Litleåsvegen som følge av økt trafikk i Litleåsvegen.

Planen for Bybane til Åsane er vedtatt, men her kan det sannsynligvis komme justeringer.

Vedtatt trase:



Figur 4 Vedtatt trase for Bybane til Åsane

Vedtatt trase går langs vestsiden av E39 og uavhengig av sekundærvegnettet. Bybanen tangerer bussterminalen og legges under Hesthaugvegen. Bussterminalen utvides.

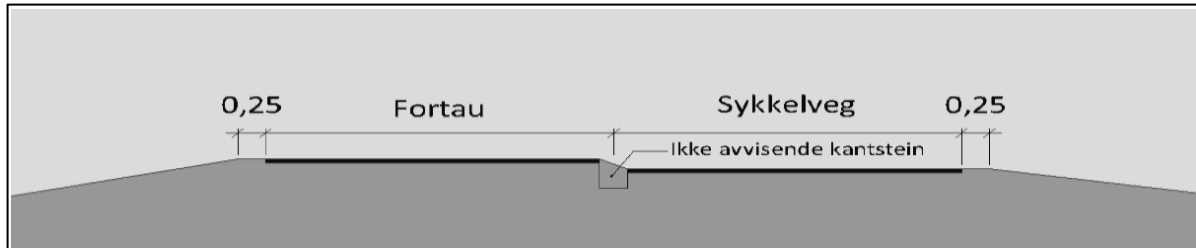
Det etableres kollektivfelt i Åsamyrane og i Hesthaugvegen.

Det er tenkt sykkelveg i Hesthaugvegen og i Åsamyrane.

2 FORUTSETNINGER

2.1 Forutsetninger for sykkel

Standard tverrprofil for sykkelveg med fortau er vist i figur.



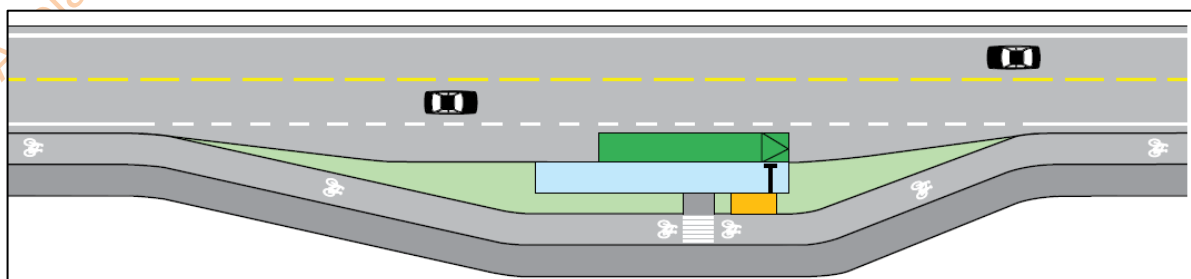
Figur 5 Typisk tverrprofil for sykkelveg med fortau (Kilde SVV Håndbok 122)

Vi legger til grunn 3 meter bred sykkelveg med 2 meter bredt fortau (3 + 2). Ifølge sykkelhåndboka er dette et anlegg som er dimensjonert for inntil 750 syklende og 200 gående pr time.

Gående/time ¹⁾	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende/time ²⁾					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2,5

Figur 6 GS-trafikk i dimenjonerende time (Kilde: SVV Håndbok 122)

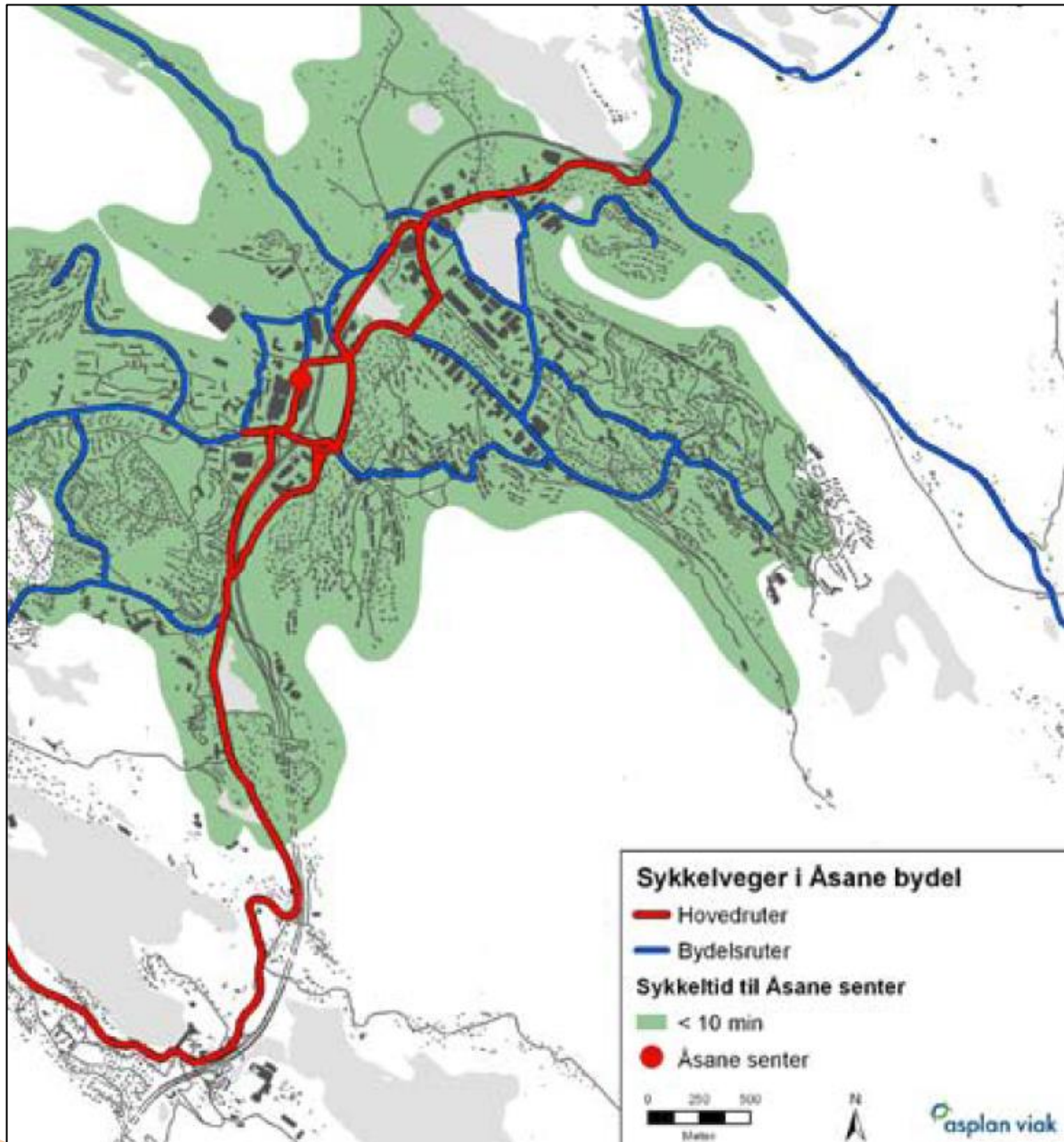
Sykelvegen legges i bakkant av holdeplasser i henhold til kollektivhåndboka Håndbok V123.



Figur 7 Sykkelveg føres bak holdeplass (Kilde: SVV Håndbok 123)

Sykkelstrategi 2010-2019

I sykkelstrategien for inneværende periode er det vist en østre hovedsykkelrute langs Stamskaret – Åsamyrane – Litleåsvegen – Liamyrane og en vestre hovedsykkelrute langs E39-Åsane senter- E39.



Figur 8 Sykkelstrategi for Åsane

2.2 Forutsetninger for kollektivtrafikk

Ifølge vegnormalen N100 sier følgende om terskelverdier for etablering av kollektivfelt:

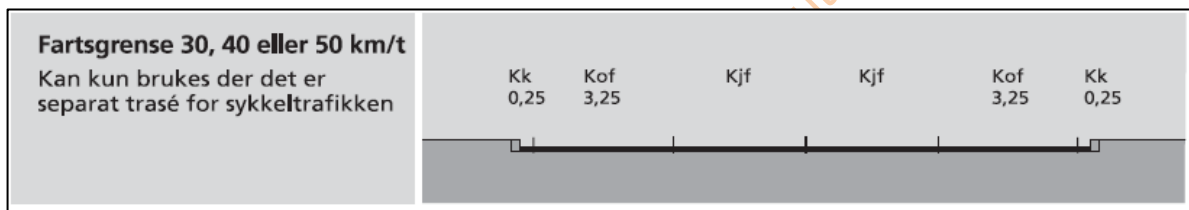
Kollektivfelt bør etableres dersom det er 8 eller flere busser i en retning i maksimaltiden og mer enn 1 minutt forsinkelse per kilometer. Dersom forsinkelsen for buss er mer enn 2 minutter per kilometer, bør det brukes kollektivfelt selv om det er færre enn 8 busser i maksimaltiden.

Normalt vil kollektivfelt være aktuelt ved ÅDT > 8 000, men det kan vurderes også ved lavere trafikkmengder. Ved ÅDT > 15 000 vurderes det om det er behov for og areal til 4 kjørefelt pluss kollektivfelt.

Kilde: N100, Statens vegvesen

Terskelverdiene er overskredet både når det gjelder antall busser, forsinkelser og trafikkmengde.

N100 anbefaler følgende feltbredder for gater med 4 felt:



Figur 9 Breddekrav for kollektivfelt i gate

Middeler skal vurderes. Bredde på middeler ved gangfelt skal være minimum 2 meter.

Vi legger til grunn at det skal etableres kollektivfelt i begge retninger der det er mulig langs Åsamyrane.

3 TRAFIKKSYSTEM

3.1 Sykkelsystem

Systemskissene vurderer fordeler/ulempes ved ulike løsninger. Prosjektområdet for sykkel er avgrenset av Salhusvegen/gangbro ved Gullgruven i nord og Stamskaret i sør. Det skal legges til rette for en god kobling mot Litleåsvegen og mot E 39 i tillegg til endepunktene.

3.1.1 Dagens situasjon

Det er i dag ingen sykkelveger i Åsane. Tilbudet til syklister består av GS-veger eller fortau i tillegg til kjørevegen. Det bygges sykkelveg med fortau langs Salhusvegen i 2016.

Undergangene ved Hesthaugvegen er trange og mørke med bratte ramper som ikke tilfredsstillers dagens krav.

Firefeltsvegen mellom nye og gamle Ikea er bygget med fortau på begge sider og har dermed ikke et tilfredsstillende tilbud til syklister. Det er heller ingen kryssingspunkter i Åsamyrane mellom nye og gamle Ikea.



Figur 10 Ny firefeltsveg med fortau

Det er bygget to kulverter ved rundkjøringen ved gamle Ikea, men det er dårlig separasjon mellom varemottaket og GS-vegen mellom kulvertene. Det ser ut til at vareleveransene til dels benytter arealet til GS-vegen.



Figur 11 Varemottak/GS-veg ved gamle Ikea

Sykkelvegen i Åsegrend ligger skjermet fra Åsamyrane og brukes av gående og syklende. Det er kommunal GS-veg/kjøreveg mellom Rollandkrysset og Litleåsvegen. Det er ingen tilbud for myke trafikanter langs Åsamyrane på dette strekket. Det har sannsynligvis bakgrunn i at det ikke er noen målpunkter langs dette strekket i dag.



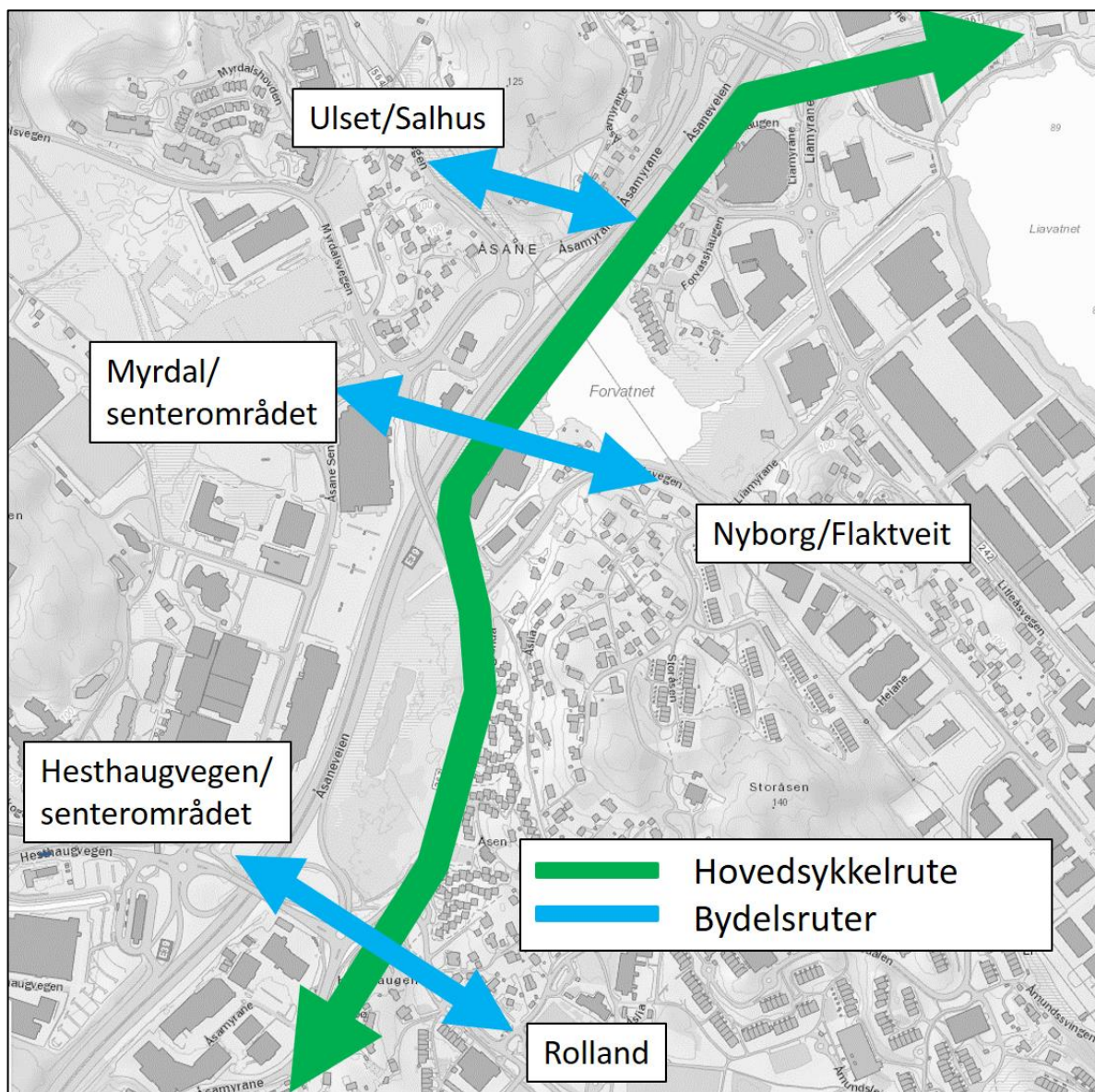
Figur 12 Åsegrend

3.1.2 Fremtidig sykkelsystem for Åsane

Vi har vurdert strekningen langs Åsamyrane med tanke på å finne en funksjonelt, trygt og attraktivt separat system for syklister i sentrum. Vi har sammenstilt alternativer for sykkelveg langs østre og vestre side.

Utgangspunktet for sykkelsystemet i Bergen er Sykkelstrategien som viser hovedruter både langs Åsamyrane og langs sentergaten. Hovedruten nord og sør for prosjektområdet ligger langs østsiden av Åsamyrane. Vi har her vurdert hovedruten langs Åsamyrane, og koblinger mot andre sykkeltraseer.

Begge de omtalte alternativene for sykkelveg langs Åsamyrane inkluderer to nye kollektivfelt og medfører vegutvidelse inn på C-tomten. En utvidelse med 2 kollektivfelt, samt sykkelveg med fortau vil kreve rundt 15 meter inngrep fra dagens vegkant.



Figur 13 Prinsipp for sykkelvegssystem

Sykkelveg langs vestre side

Kulvertsystemet ved Hesthaugvegen gjør det kronglete å komme fra østsiden av Stamskaret til vestsiden av Åsamyrane.

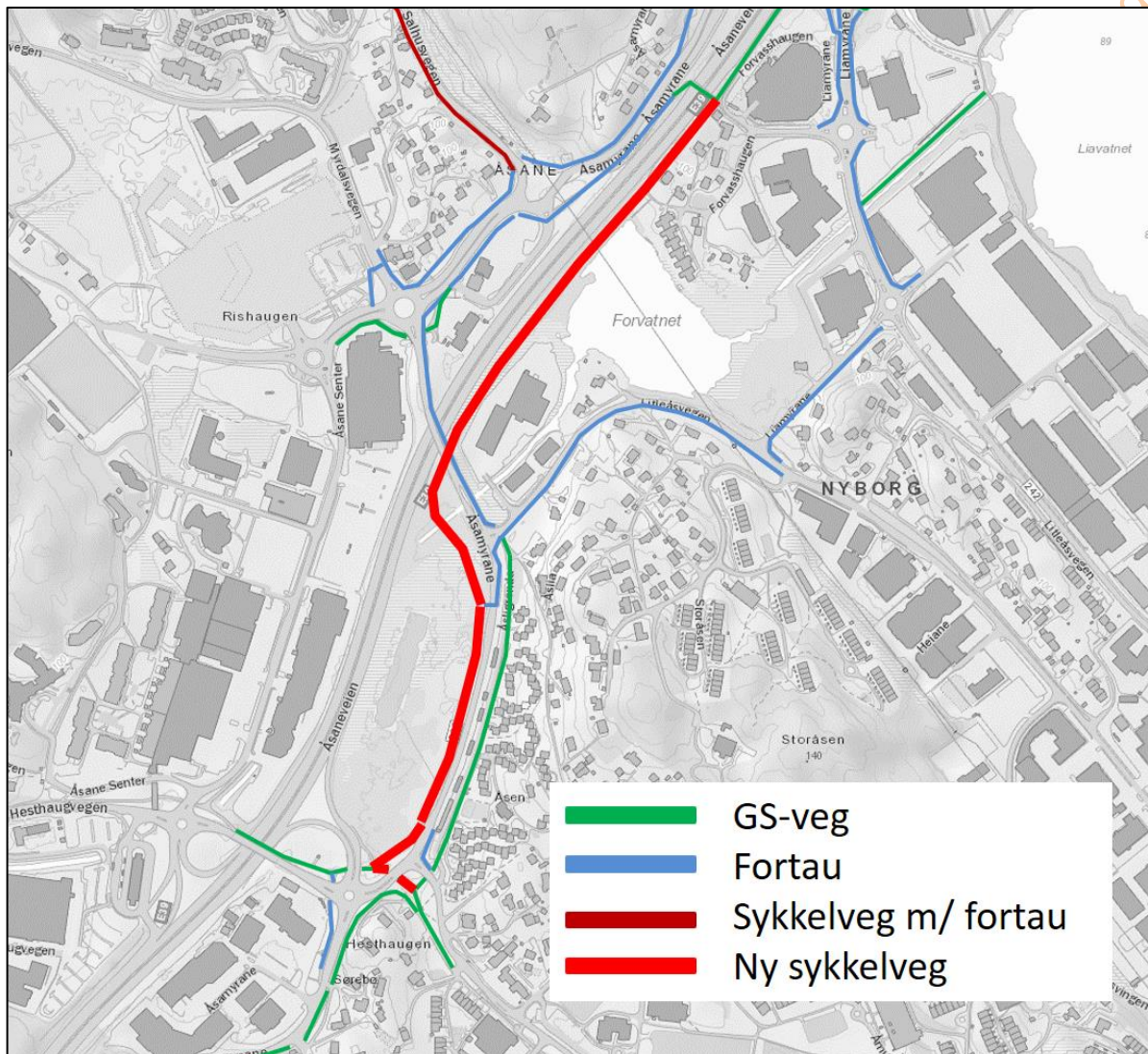
Sykkelveg langs vestre side vil gi god tilkomst til C-tomten og supplerer dagens tilbud i øst gjennom Åsegrend.

Avstikker mot Litleåsvegen kan skje i plan som i dag. Type plankryssing er avhengig av type kryss som velges.

Avstikker til Gullgruven langs E39 kan skje i plan dersom det kommer et 4-armet kryss ved Litleåsvegen (rød stiplet linje). Sykkelvegen må krysse elven i bro og legges under broen

langs E39. Det må undersøkes nærmere om det er plass til en sykkelveg under broen mellom landkaret og E39. En lenke her ville gitt en god linjeføring videre mot nord i Åsamyrane og kunne redusert behovet for sykling langs østsiden av Åsamyrane mellom gamle Ikea og Gullgruven. Det er ikke undersøkt hvordan sykkelvegen skal kobles på sykkelvegnettet ved Gullgruven. Vi antar at dette håndteres i reguleringsplanen for Nyborg.

Rundkjøringen ved gamle Ikea er med sine to kulverter et fordelingspunkt mot Åsane senter, Gullgruven og mot Salhusvegen.



Figur 14 Vestre trase langs Asamyrane



Figur 15 Sykkelveg under broen dersom sykkelvegen ligger langs vestre side av Åsamyrane

Sykkelveg langs østre side

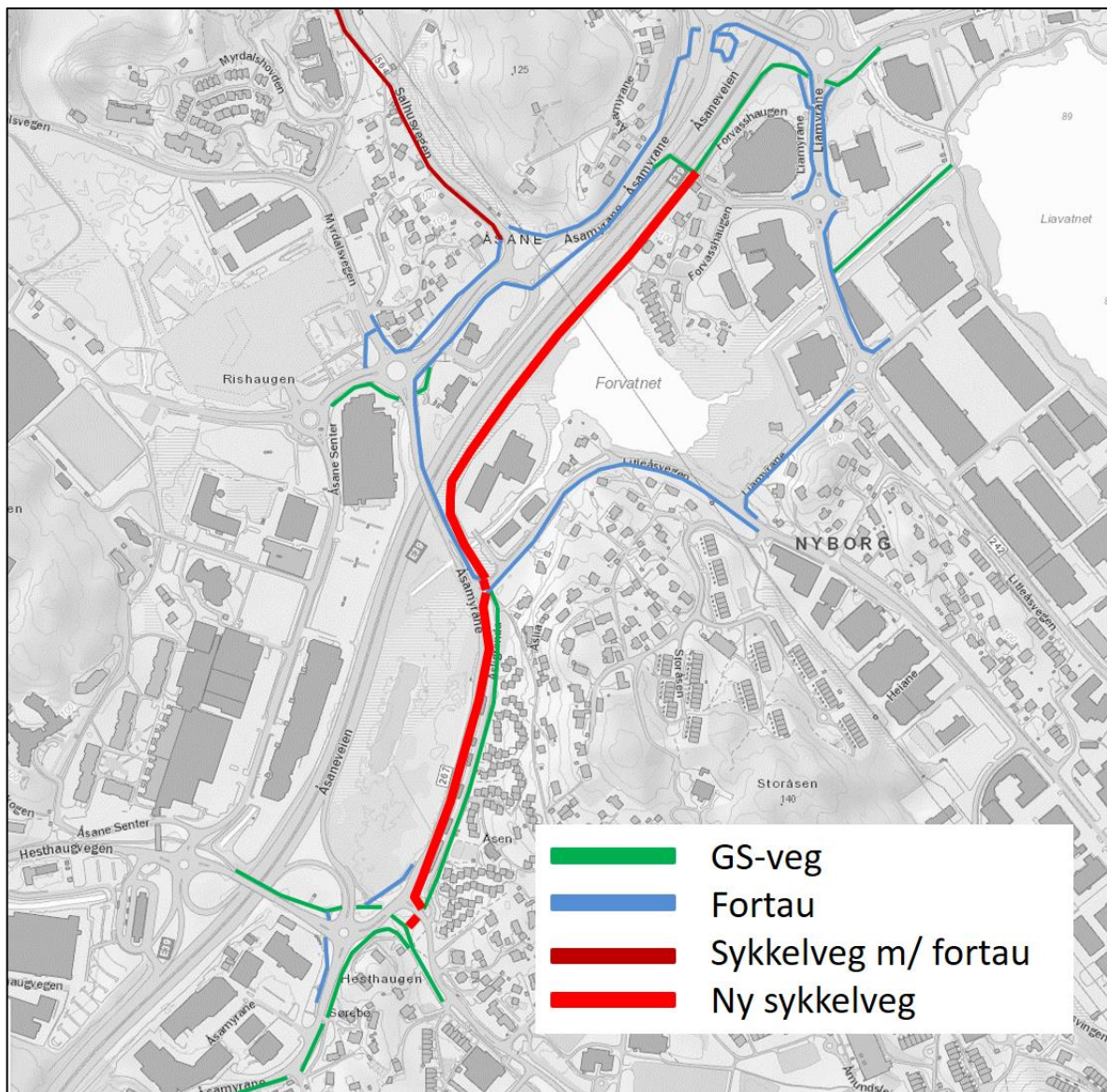
Kulvertsystemet ved Hesthaugvegen gjør det kronglete å komme fra østsiden av Stamskaret til østsiden av Åsamyrane.

Sykkelveg langs østre side vil kunne mate C-tomten fra et punkt i sør ved Rollandskrysset og et punkt i nord ved Litleåsvegen. Sykkelvegen gir et dobbelsystem i øst som trolig vil redusere sykkeltrafikken i Åsegrend.

Avstikker mot Litleåsvegen kan skje uten kryssing av Åsamyrane.

Avstikker til Gullgruven langs E39 kan trolig legges langs eksisterende bro og videre langs E39, med kryssing i plan over Litleåsvegen. Det må bygges en ny sykkelbro over elven. Østre trase langs C-tomten kombinert med traseen langs E39 vil gi den mest direkte linjen nord-sør men det vil gi et dobbeltsystem langs Åsegrend. Sykkelvegen langs østsiden vil gi dårlig kobling mot Salhusvegen.

Rundkjøringen ved gamle Ikea er med sine to kulverter et fordelingspunkt mot Åsane senter/Horisont.



Figur 16 Østre trase langs Åsamyrane

Asplan Viak AS - U

3.1.3 Oppsummering for sykkelsystemet

	Vestre	Østre
Linjeføring	God linjeføring Kulvertsystemet ved Hesthaugvegen er dårlig.	God linjeføring Kulvertsystemet ved Hesthaugvegen er dårlig
Kryss i plan langs hovedruten	Avkjørsel til C-tomten	Litleåsvegen
Områdedekning	God lokal dekning ved C-tomten, men dårlig kontakt mot Åsane østre deler. Hovedruten i sentergaten dekker Åsane sentrale deler. Brukbar kobling mot Litleåsvegen Brukbar kobling mot Salhusvegen	Mindre god lokal dekning ved C-tomten, men god kontakt mot Åsane østre deler. Supplerer hovedruten i sentergaten. God kobling mot Litleåsvegen Dårlig kobling mot Salhusvegen
Overordnet system/ Lesbarhet	Hovedruten skifter side ved C-tomten.	Hovedruten ligger på samme side som sør i Åsamyrane. Tydelig linje for hovedruten.

Østre linje velges som hovedrute fordi den gir en tydelig linje langs randsonen av Nyborg og østre deler av Åsane, samtidig som den supplerer en planlagt hovedrute i sentergaten. Uavhengig av hva som etableres i sentergaten er det viktig å få på plass gode koblinger på tvers av hovedruten.

3.2 Kollektivtrafikk

3.2.1 Dagens situasjon

Det er ingen kollektivfelt innenfor prosjektområdet i dag. Det er 6 rundkjøringer på det 1,8 km lange strekket mellom Åsane terminal og Gullgruven. Det er planlagt en syvende rundkjøring ved Litleåsvegen. Dette gir relativt korte strekninger der det kan etableres kollektivfelt fordi kollektivfeltene må oppheves ca 50 meter før hver rundkjøring. Det lengste strekket mellom to kryss er på ca 400 meter, det er mellom Rollandslia og Litleåsvegen.

Ut fra kriteriene i håndboken bør det vurderes kollektivfelt langs alle hovedtraseene for buss i Åsane allerede i dag. Prognosene for 2030 viser betydelig trafikkøkning. Kollektivtrafikken vil ha stor nytte av prioritering også utenom rushperiodene. Blant annet er det stor handelstrafikk som strekker seg utenom rushperiodene.

Tabellen viser trafikkvolumer og antall busser i en retning innen rushtimen.

Sted	Trafikkmengde Terskelverdi: Trafikk > 8.000 ÅDT	Antall busser i rush Terskelverdi: Antall > 8 busser	Kollektivfelt bør vurderes iht håndbok N100
Hesthaugbroen mot øst	16.000	32	Ja
Hesthaugbroen mot vest	16.000	61	Ja
Hesthaugvegen mot øst	16.000	10	Ja
Hesthaugvegen mot vest	16.000	15	Ja
Åsamyrane sør for Hesthaugvegen retning nord	7.000	16	Ja, dersom forsinkelsen er over 1 min pr km
Åsamyrane sør for Hesthaugvegen retning sør	7.000	11	Ja, dersom forsinkelsen er over 1 min pr km
Åsamyrane retning nord	10.500	20	Ja
Åsamyrane retning sør	10.500	20	Ja
Åsamyrane ved Kyrkjekrinsen retning nord	11.000	14	Ja
Åsamyrane ved Kyrkjekrinsen retning sør	11.000	14	Ja
Liamyrane retning nord	7.700	6	Under terskelverdi, men bør vurderes fordi det er stamlinjetrase
Liamyrane retning sør	7.700	9	Ja, dersom forsinkelsen er over 1 min pr km

Vi ser av tabellen at Hesthaugbroen har mange busser. Det er fremkommelighetsproblemer for bussene, spesielt i retning vest der det er flest busser. Hesthaugbroen er det punktet i Åsane som vil gi størst nytte å utbedre fordi det vil gi større forutsigbarhet i reisetid inn mot terminalen.

3.2.2 Fremtidig kollektivsystem

De nasjonale målene om nullvekst i biltrafikken må legges til grunn i planleggingen av morgendagens vegnett. Her er et lite utdrag fra «Kollektivstrategi for Hordaland»:

Eit breitt fleirtall på Stortinget har gjennom Nasjonal Transportplan (2014–2023) og Klimaforliket slutta seg til eit felles mål om at veksten i persontrafikken skal takast med miljøvennlige transportformer. Det betyr nullvekst for personbiltrafikken til tross for venta auke i folketalet og vekst i trafikken. Kollektivtransporten må ta den vesentlege delen av trafikkveksten.

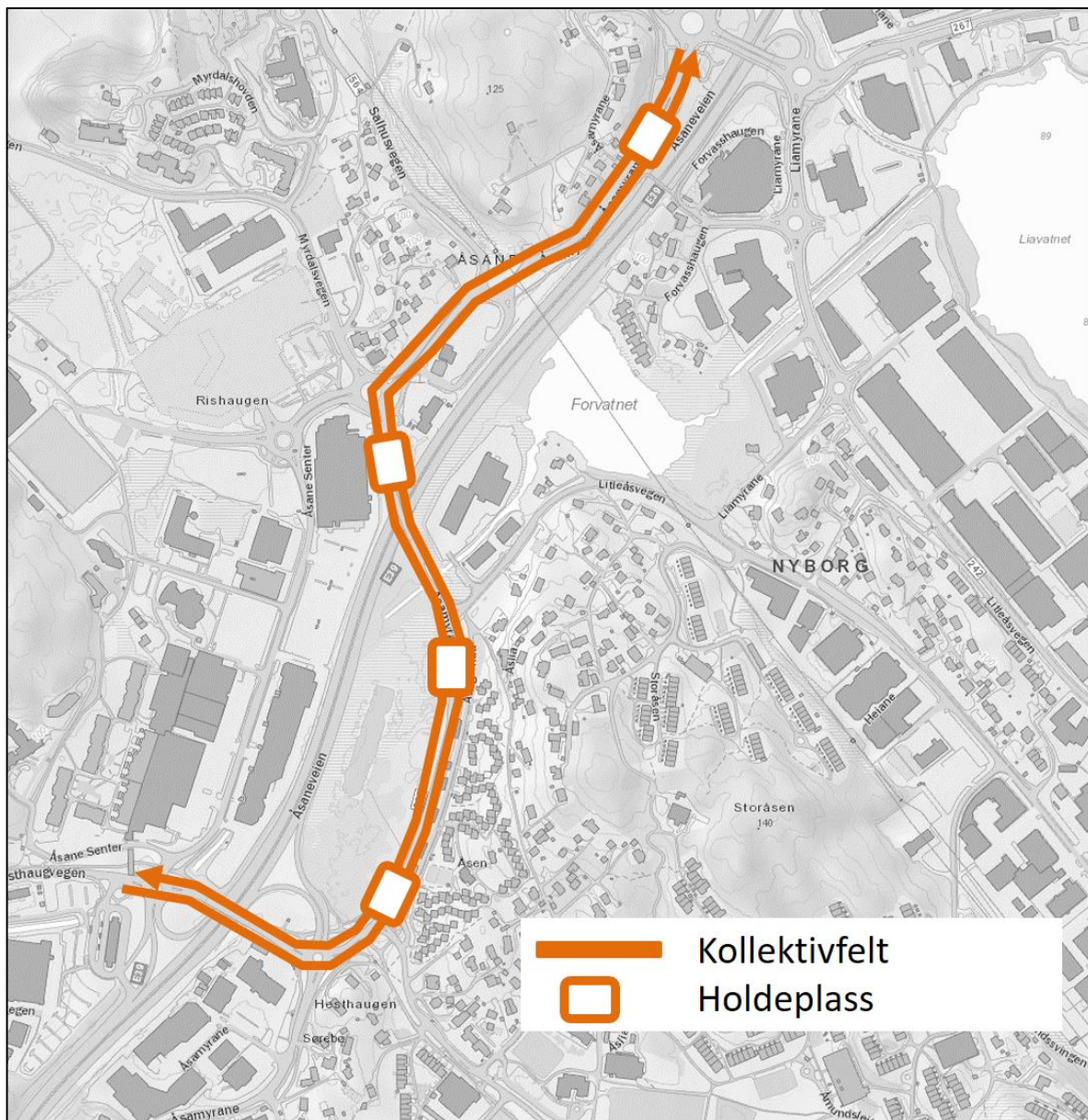
Målet om vekst i kollektivtrafikken er satt både av omsyn til å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til betre klima og miljø.

Kollektivtrafikken har også eit velferdsaspekt. Innbyggjarane skal ha eit tilbod for å kunne nå prioriterte reisemål.

Prognosar viser at dersom vi held fram å reise som i dag, vil folkeveksten i Bergensområdet kunne gi totalt 450 000 nye daglege reiser i 2040. Legg vi nullvekst i privatbilismen til grunn, kan vi få 250 000 fleire daglege reiser med kollektivtransport. Desse kjem i tillegg til dei omlag 130 000 vi har i dag. Det tilsvarer ei auke på 200 prosent. Ny reisemiddelfordeling betyr også at 200 000 fleire enn i dag skal gå og sykle på sine reiser. Det vil vere nødvendig at dei miljøvennlige transportformene støtter opp under kvarandre.

Eit godt utvikla kollektivtilbod vil ikkje vere nok for å nå desse svært ambisiøse måla. Ein kvart million nye kollektivreiser vil krevje kraftfulle infrastrukturiltak som sikrar god framkomst, restriksjonar på privatbilismen og eit utbyggingsmønster som bygger opp under kollektivtrafikken. Vi er samtidig avhengige av at det vert planlagt for å redusere transportbehovet.

Det er ønskelig med et mest mulig sammenhengende nett med kollektivfelt i Hesthaugvegen og Åsamyrane. En forutsigbar reisetid nær terminalen og langs stamlinjenettet er avgjørende for å kunne bli et naturlig førstevalg som reisemiddel for arbeidsreisende. Med sammenhengende kollektivfelt kan alle busslommer gjøres om til kantstopp i kollektivfelt. Dette vil gi redusert holdeplasstid og lette forholdene for sjåførene.



Figur 17 Strekning der kollektivtrafikken bør ha prioritet

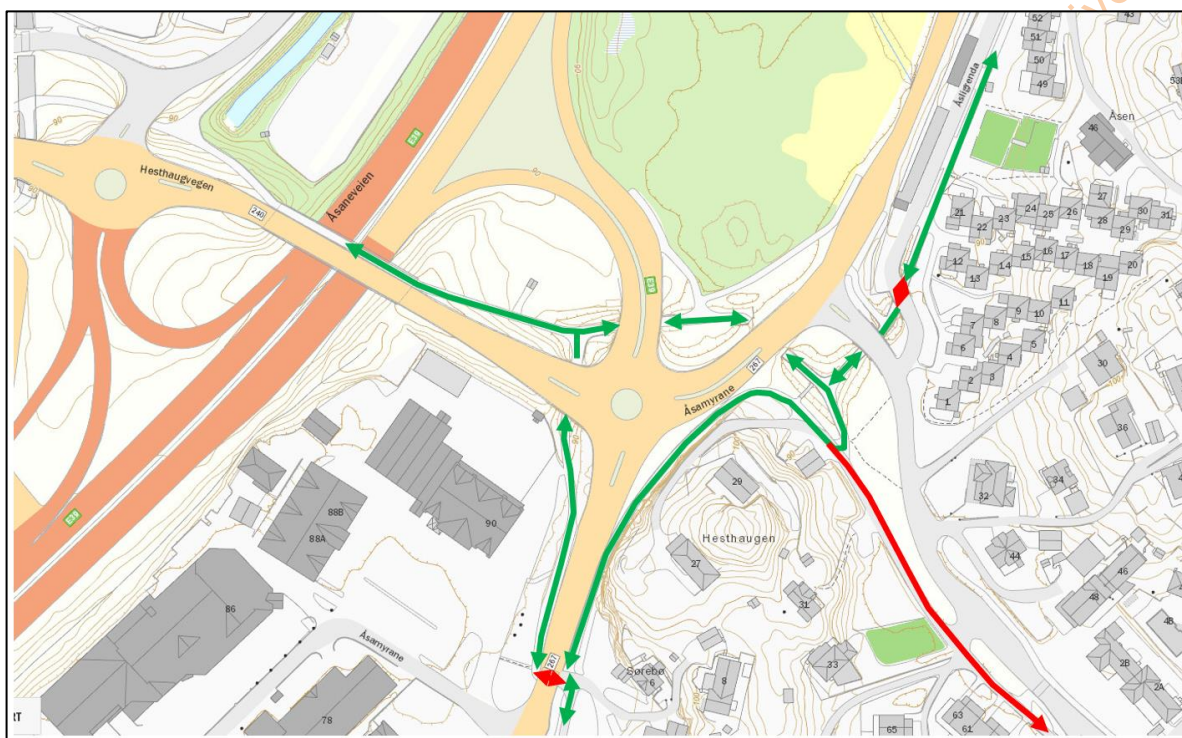
Asplan Viak AS

3.3 Tiltak for sykkel- og kollektivtrafikk

Åsamyrane x Hesthaugvegen/Rollandslia

Hesthaugvegen er i Sykkelstrategien definert som hovedrute mellom Rollandskrysset og sentergaten. Rollandslia er definert som bydelsrute. Dette punktet er viktig for kommunikasjonen på tvers av hovedruten. Tverrforbindelsen binder sammen kjøpesenterområdet og boligområder.

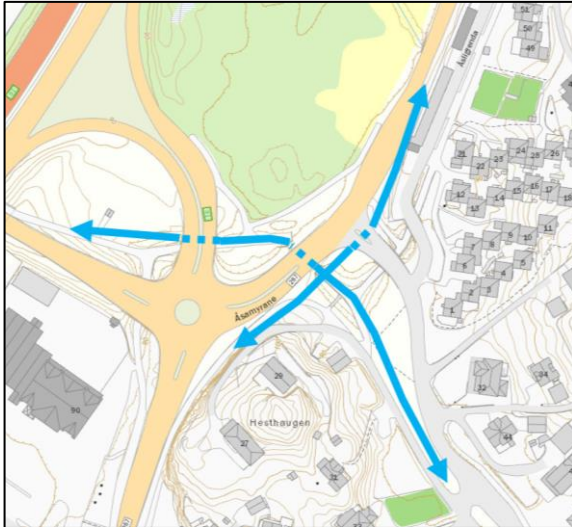
Dagens kulvertsystem ved Hesthaugvegen har smale og bratte ramper med dårlig sikt ved kulvertendene. Det er et kronglete og uoversiktlig system for flere av sykkelstrømmene.



Figur 18 Dagens sykkelsystem

Hovedruten må ha så rett kurvatur som mulig samtidig som at det må være god sikt ved kryssingspunktene. Dette gjelder spesielt ved kulvertendene der kryssende syklister møtes.

Her er vist to prinsipper som gir et mer direkte system for sykkel:



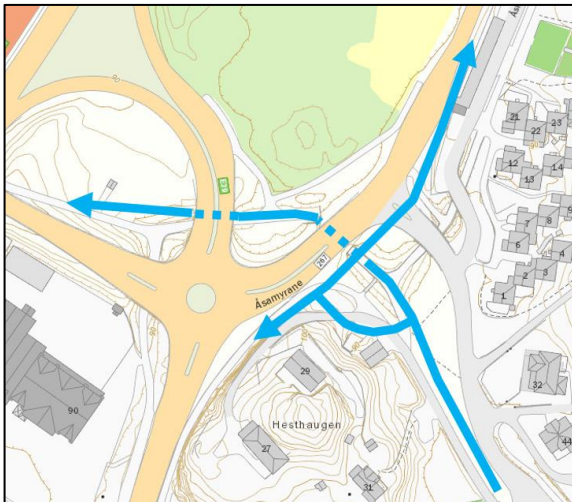
Figur 19 Kryss i plan på nedre nivå

Sykkelkryss i eget plan.
Alle svingebevegelser skjer i samme punkt.
Ingen konflikt med biltrafikk.

En ulempe med denne løsningen er at hovedruten ikke holder jevn høyde, men senkes men til kulvertnivå.

Her er det utfordringer med å få plass til rampelengder som følge av høydeforskjellene.

Boligveger må sannsynligvis legges om.



Figur 20 Hovedruten følger vegen. Rampe ned til tversgående rute

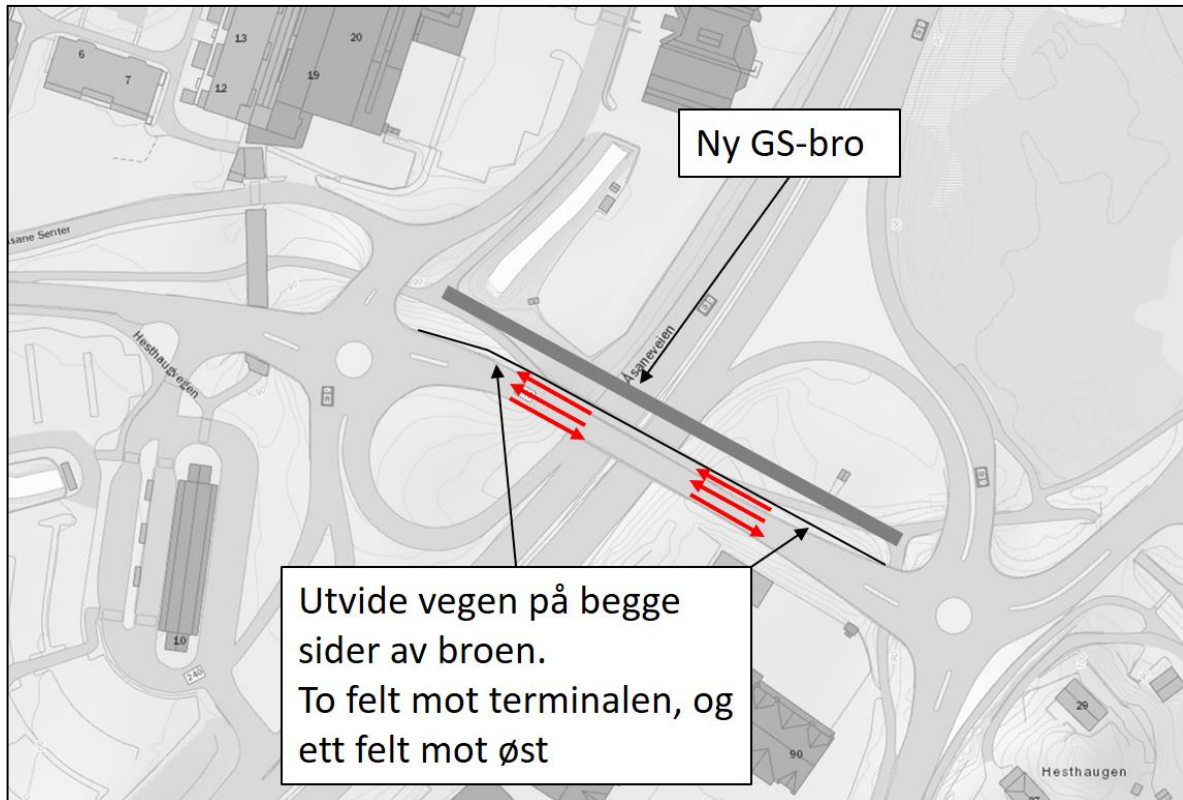
Hovedrute nord-sør holder samme høyde som bilvegen og krysser i plan med Rollandslia.

Svingebevegelser på tvers går via rampe. Her vil hovedrutetrafikken ha konflikt med Rollandslia. Sykkelvegen kan gis prioritet. Koblingen til sykkelvegene langs Hesthaugvegen/Rollandslia blir ikke så direkte når sykkelvegene ligger i hver sitt plan.

Også her er det utfordringer med å få plass til rampelengder som følge av høydeforskjellene.

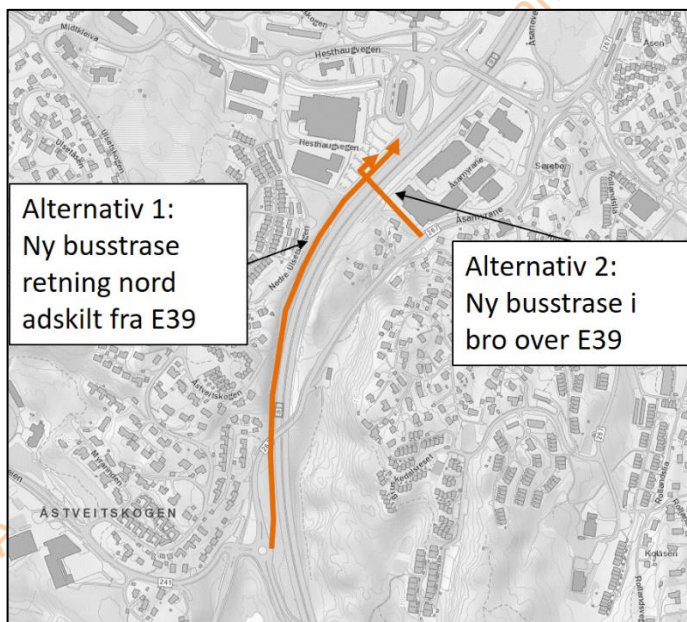
Hesthaugbroen

På kort sikt er det behov for å øke kapasiteten på broen slik at bussene kommer seg frem til terminalen fra øst. Dette gjelder busser både fra E 39 og fra Åsamyrane. Ved å ta bort gang- og sykkelvegen på broen og samtidig utvide vegen på begge sider, kan man få etablert ett ekstra felt mot terminalen. Det vil gi umiddelbar effekt for bussene. Det må bygges en ny gang- og sykkelbro.



Figur 21 To felt retning terminalen

På lang sikt bør det vurderes løsninger som kan gi prioritet for buss inn mot terminalen. Større tiltak må koordineres med bybaneplanleggingen for Åsane.



Figur 22 Direkteførte ramper inn mot terminalen

Alternativ 1 er en busstrase fra Tertneskrysset mot terminalen. Bussen kan da ha en holdeplass ved Tertneskrysset før den kjører videre langs vestsiden av E 39 og rett inn på terminalen. Det må vurderes om busstrasene kan kombineres med bybane eller om den kan ligge som separat trase i dagen. Med denne traseen kan alle busser fra sør unngå Hesthaugbroen.

Alternativ 2 er en trase fra Stamskaret mot terminalen inklusiv en ny kollektivbro. Her kan både busser fra sør og busser fra nord i Åsamyrane benytte traseen for å komme inn til terminalen og dermed avlaste Hesthaugbroen.

Åsamyrane mellom Rollandslia og Litleåsvegen

Det er ønskelig å få etablert innfartsparkering på C-tomten. Tidligere grunnundersøkelser har pekt på et område i nordvestre hjørne av C-tomten som det best egnede stedet fordi det er best grunnforhold der. Tilkomsten bør skje fra en ny avkjørsel i Åsamyrane.

Åsamyrane x Litleåsvegen

Her foreligger det et reguleringsplanforslag der T-krysset er erstattet av en rundkjøring. Rundkjøringer har generelt høy kapasitet sammenlignet med ordinære plankryss, men de gir ikke mulighet til å prioritere en hovedveg og i liten grad mulighet til å prioritere utvalgte trafikantergrupper. Dersom det bygges en ny rundkjøring i Åsamyrane ved Litleåsvegen vil krysset få økt kapasitet totalt sett, men Åsamyrane mister sin prioritet. Det gjør for eksempel at busser fra nord mot terminalen vil måtte vike for all sidevegstrafikk.

På sikt bør det planlegges for at kollektivtrafikken får prioritet i kryss. Dersom dette krever ombygging av plankryssene, så bør man se på en strekning i sammenheng fremfor å vurdere hvert kryss for seg.

Kryssing i plan for gående og syklende må sikres her siden hovedruten vil krysse Litleåsvegen.



Figur 23 Fullkanalisert T-kryss ved Litleåsveien

Det må bygges ny bro over elven. Traseen fra Litleåsvegen mot Gullgruven inngår i områdeplanen for Nyborg.



Figur 24 Sykkelkryssing i plan over Litleåsvegen. Ny sykkelbro mot E 39.

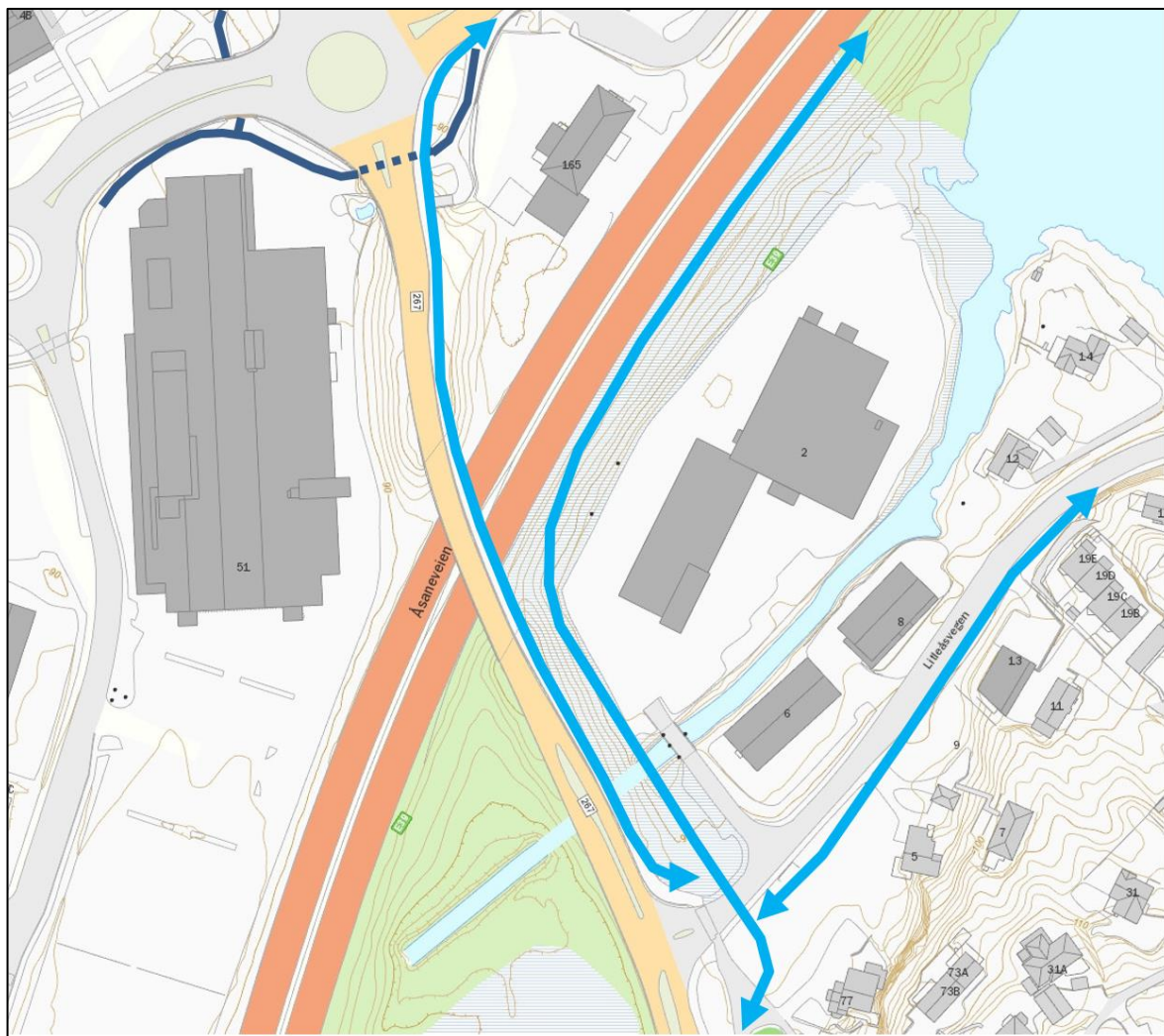
Dersom krysset ved Litleåsvegen bygges om til rundkjøring, bør det utredes hva som er best for busstrafikken. En trearmet rundkjøring vil kunne gi mulighet for å lage et filterfelt for busstrafikk fra nord. Dersom det bygges en egen avkjørsel til C-tomten midt på strekket, vil bussene i liten grad bli berørt. En firearmet rundkjøring ved Litleåsvegen vil sannsynligvis gi økte forsinkelser for bussene, fordi det da vil bli mer attraktivt å kjøre mellom Liamyrane og Åsamyrane. Sidevegstrafikken vil få samme prioritet som busstraseen i Åsamyrane og det vil dermed gi større kapasitet for sidevegstrafikken enn i dagens forkjøringsregulerte T-kryss.

Åsamyrane mellom Litleåsvegen og Salhusvegen

Det er behov for en god kobling mellom hovedruten og en tverrgående trase som binder sammen Nyborg med senterområdet.

Det er naturlig å tenke seg en sykkelveg over broen som kobles på det nye kulvertsystemet ved gamle Ikea. I tillegg må det sikres en trase langs Litleåsvegen iht Sykkelstrategien.

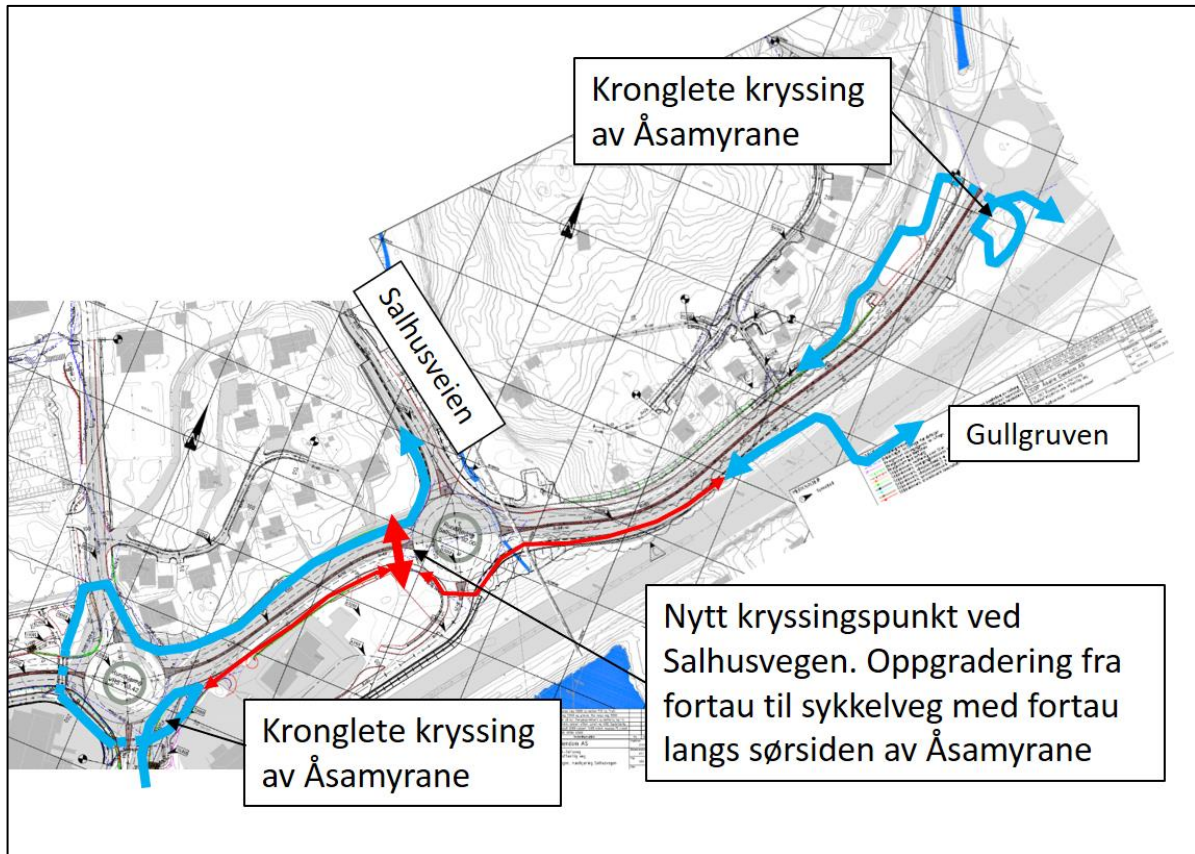
Åsamyrane x Litleåsvegen blir med dette et viktig fordelingspunkt for sykkel. Det blir et sykkelkryss mellom to hovedruter og en viktig tilførselsveg til senterområdet/Salhusvegen.



Figur 25 Littleåsvegen vil bli et viktig fordelingspunkt for sykkel

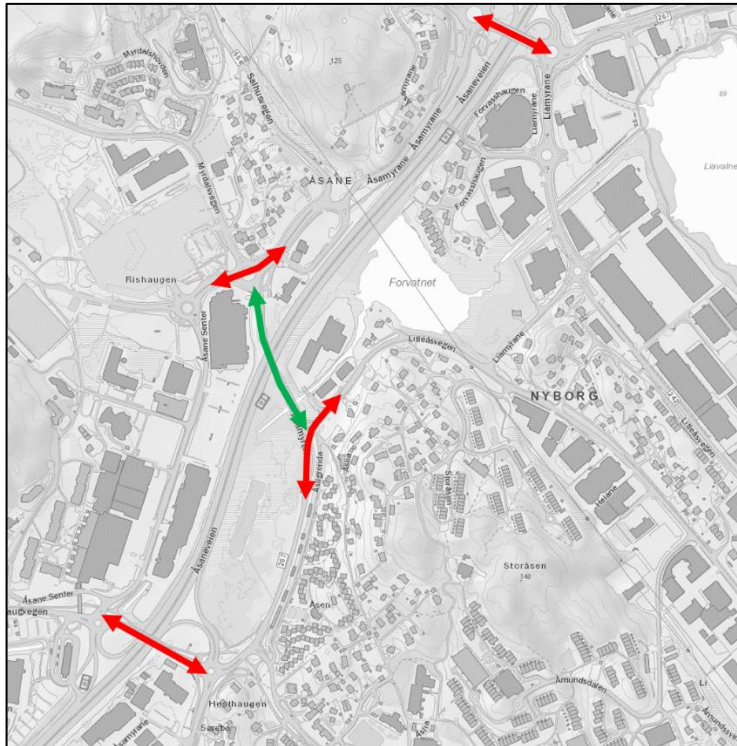
Før utvidelsen av Åsamyrane var det to gangfelt på strekket mellom Myrdalsvegen og nye Ikea. Det ene lå ved Salhusvegen og det andre ved gangbroen til Gullgruven. Begge disse kryssingspunktene er fjernet og mange trafikanter er henvist til kulvertene ved gamle Ikea og toplanskrysset ved nye Ikea. Det er 600 meter mellom kryssingspunktene og begge disse punktene er kronglete for syklister. Midt på strekningen ligger krysset som fører til Salhus og som nå har mistet kontakten med områdene øst for E39.

Det må bygges et kryssingspunkt som kobler sammen sykkeltrafikk langs Åsamyrane/Gullgruven til Salhusvegen. Dette blir en viktig lenke mellom bydelsruten på tvers og hovedruten langs Åsamyrane/E39.



Figur 26 Manglende kryssingspunkt for sykkel

Holdeplassene på dette strekket ligger i dag ved gamle Ikea for busser retning nord og vis a vis bensinstasjonen for busser retning sør. Avstanden mellom rundkjøringen ved gamle Ikea og rundkjøringen ved Salhusvegen er ca 180 meter. Det gjør at det ikke er praktisk mulig å etablere kollektivfelt på dette strekket så lenge plankryssene er rundkjøringer. Bussen har rundt 80 meter på å komme seg fra busslommen, krysse høyre felt og flette inn i venstre felt før rundkjøringen. Det bør derfor vurderes å flytte busslommen til etter rundkjøringen, slik at den ligger vis a vis busslommen for busser retning nord.



Figur 27 Kollektiv- og sykkelbro (grønn pil)

På sikt er det ønskelig med et bedre tilbud for både kollektivtrafikk og sykkeltrafikk over E39. Dagens bro ved gamle Ikea er en vanlig tofelts veg med ensidig fortau. Det bør utredes om broen kan gjøres om til kollektiv- og sykkelbro, eller om den må utvides til å kunne avvikle alle trafikantergrupper.

Dersom broen stenges for biltrafikk vil det sannsynligvis bli større belastning på de to andre broene. Konsekvensene av dette bør utredes i en trafikkanalyse.

På kort sikt kan broen bli et brukbart tilbud for kollektivtrafikk, sykkel og gange uten utvidelser. Broen er ca 10,5 meter mellom rekkverkene. Kjørefeltene kan snevres inn en halv meter slik at kjørebanelen blir 6,5 meter. Dersom betongrekkverket mellom fortau og kjøreveg fjernes, vil det være igjen 4 meter til sykkelveg og fortau.

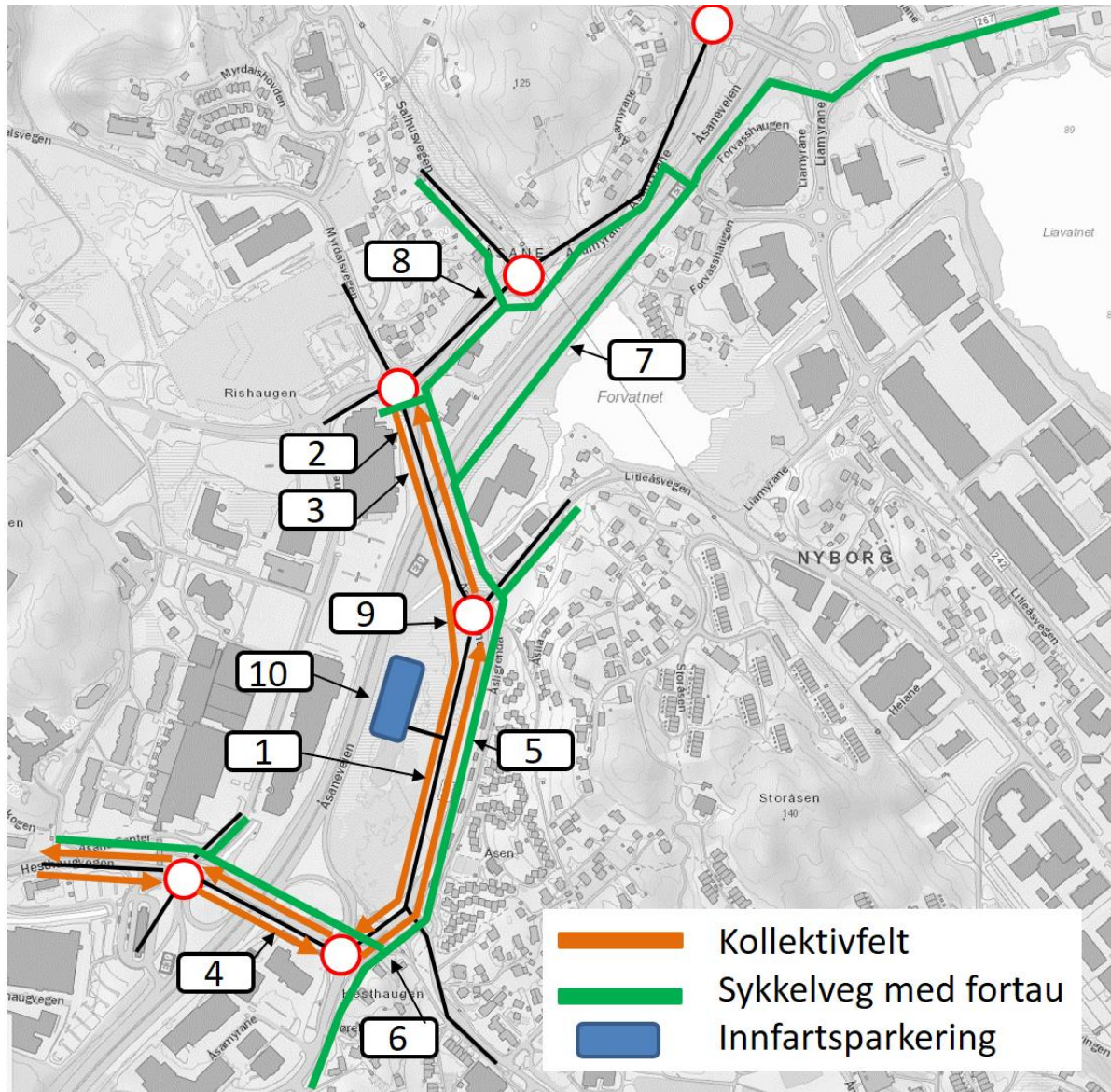


Figur 28 Kollektivfelt med sykkelveg

Dersom det skal være tilbud til alle trafikantergrupper, så må det bygges en bro til med samme bredde. Kryssene i hver ende må bygges om for å ta imot 4 felt fra broene.

3.4 Tiltaksliste

Nr	Sted	Tiltak
1	Åsamyrane mellom Hesthaugvegen og Myrdalsvegen	Tosidig kollektivfelt med kantstopp
2	Åsamyrane ved gamle Ikea	Flytte holdeplass retning terminalen til nordsiden av broen
3	Broen ved gamle Ikea	Kollektiv- og sykkelbro Kortsiktig løsning: Omfordeling av arealer på broen Trafikkutredning av stengt bro for biltrafikk. Langsiktig løsning: Ny kollektiv-, gang- og sykkelbro
4	Hesthaugbroen	Kollektiv- og sykkelbro Kortsiktig løsning: Utvide til 3 felt på broen. Ny gang- og sykkelbro Langsiktig løsning: Ny kollektiv-, gang- og sykkelbro
5	Åsamyrane mellom Hesthaugvegen og Litleåsvegen	Sykkelveg med fortau langs østsiden av vege
6	Hesthaugvegen/Rollandslia	Nytt kulvertsystem for sykkel og gange
7	E39 mellom Litleåsvegen og Gullgruven	Sykkelveg med fortau inkl. ny bro over elven
8	Åsamyrane ved Salhusvegen	Nytt kryssingspunkt for sykkel og gange
9	Åsamyrane x Litleåsvegen	Filterfelt for buss retning terminalen dersom det bygges trearmet rundkjøring
10	Åsamyrane ved C-tomten	Innfartsparkering



Figur 29 Tiltakskart for sykkel- og kollektivtrafikk

Asplan Viak AS - U