



## Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune

01 JUL 2014

Hordaland fylkeskommune  
Pb. 7900  
5020 BERGEN

Behandlande eining:  
Region vest

Sakshandsamar/innvalsnr:  
Kaisa Tonheim Banne - 55516273

Vår referanse:  
2014/067346-002

Dykkar referanse:  
2014/64-9

Vår dato:  
05.06.2014

### **Oversendingsforslag - Utbygging av samanhengande sykkelveg frå Bergen sentrum mot sør - Nye konflikter mellom sykkel og bil**

Vegvesenet viser til oversendingsforslag fra Samferdselsutvalet om nye konflikter mellom sykkel og bil datert 28. mai 2014. I oversendingsforslaget står det:

Utbyggingen av sammenhengende sykkelveg fra Bergen sentrum mot sør gi bedre fremkommelighet for syklende og skaper samtidig nye risikopunkter for sammenstøt med ulike andre trafikanter. To slike kritiske punkt er krysning fra Solhemsgaten med sykkel over fotgjengerfeltet i Michael Krohns gate og tilsvarende krysning 100 meter lenger mot nord. Spørsmål til Fylkesrådmann:

- a. Hvilken vurdering gjør vegmyndighetene for å redusere risiko for ulykker ved disse og tilsvarende andre krysningpunkter?
- b. Er det aktuelt å sette opp skilt for stopplikt for biltrafikk slik det er gjort der sykkelvegen krysser innkjøringen til parkeringsplassen sør for Bystasjonen?»

*Svar på spørsmålet a. Hvilken vurdering gjør vegmyndighetene for å redusere risiko for ulykker ved disse og tilsvarende andre krysningpunkter?*

Vi har stort fokus på trafiksikkerheten ved utbygging og oppgradering av hovedsykkelvegnettet i Bergen. Dette gjelder spesielt i kryss, avkjørsler og i krysningpunkter (over andre kjøreveger) hvor det er størst sannsynlighet for at uønskede hendelser og ulykker inntreffer. Dette gjelder også de nevnte punktene, hvor hovedruten for sykkel krysser Michael Krohns gate og Solheimsgaten i gangfelt.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanger

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Spelhaugen 12  
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Når det gjelder gangfeltene i Michael Krohns gate og i Solheimsgaten er det ikke registrert sykkelulykker med personskader etter at disse ble etablert. Vi vurderer derfor disse punktene som trafikk sikre, og punkt som i utgangspunktet ikke har behov for ytterligere tiltak. Noe av årsaken til at disse to gangfeltene ikke har registrerte ulykker med personskade hvor sykkel er involvert, er at både bilistenes og syklistenes hastighet er lav. I de tilfeller hvor det eventuelt inntreffer en ulykke vil skadeomfanget være lite på grunn av lav fart. Punktene geometriske utforming, med litt knappe siktforhold (spesielt i Michael Krohns gate), gjør at trafikantene også har en ekstra oppmerksomhet ved krysningene.

Sykeltrafikken er forventet å øke i årene fremover i tråd med sykkelstrategi for Bergen og målene i Bergensprogrammet. Dette vil gi økt sykkeltrafikk over krysningene i Michael Krohns gate og i Solheimsgaten. Erfaringer og forskning på ulykker i krysningene for sykkel viser at jo høyere sykkeltrafikken er, jo høyere blir oppmerksomheten rundt kryssingen blant bilistene. Dette gjør krysningene mer trafikk sikre etter hvert som sykkeltrafikken vokser.

*Svar på spørsmål b. Er det aktuelt å sette opp skilt for stopplikt for biltrafikk slik det er gjort der sykkelvegen krysser innkjøringen til parkeringsplassen sør for Bystasjonen?*

Vi har vurdert mulighetene for å gi sykkeltrafikken prioritet i krysningene i Michael Krohns gate og i Solheimsgaten, ved å vikepliktsregulere kjørevegen for bil, slik at sykkel har forkjørsrett i krysningene.

Når det gjelder krysningen i Michael Krohns gate mener vi at siktforholdene inn mot punktet, spesielt for sykkeltrafikk som kommer fra sør, gjør at vi vil fraråde at det etableres egen sykkelkryssing med vikepliktsregulering av biltrafikken i dette krysset. Med dagens utforming av bebyggelsen på sørsiden av Michael Krohns gate vil det ikke være mulig å oppfylle kravene i håndbok 017 til stoppsikt for kjørende i gaten eller sykkeltrafikken som skal krysse gaten.

Skal det etableres en krysning med forkjørsrett for syklistene må derfor krysningene signalreguleres. Signalregulering av krysningene vil dette gi lengre ventetid for syklende, ettersom de må stoppe mens biltrafikken avvikles i sammenheng med fasene i Danmarksplaskrysset. Signalregulering av sykkeltrafikken vil derfor medføre at sykkeltrafikkens fremkommelighet nedprioriteres i forhold til dagens situasjon, hvor sykkeltrafikken kan avvikles fortløpende uavhengig av biltrafikkens signalfaser på Danmarksplask. Vi mener det er uheldig å nedprioritere fremkommeligheten til de syklende, og vi tror også lang ventetid for sykkeltrafikken kan medføre noen syklist velger å sykle på rødt lys, som igjen kan medføre uønskede hendelser med større skadegrad.

I Solheimsgaten er det også vurdert mulighetene for å vikepliktsregulere kjørevegen og gi sykkelvegen forkjørsrett over Solheimsgaten. Dette er et krysning som ikke har hatt noen registrerte ulykker med personskade, hvor sykkel har vært involvert, siden det ble etablert ved oppgradering av Solheimsgaten. Dette gjør at vi mener at punktet er trafikk sikkert med dagens utforming. Mye av årsaken til at det ikke har vært registrert ulykker i dette punktet er at farten er lav og at det er stor oppmerksomhet rundt kryssingen. Dersom en endrer på vikepliktsforholdene i dette krysset, slik at bilene må vike. Vurderer vi det som at det er større fare for høy hastighet på syklistene og dermed også større fare for ulykker.

Men det kan vurderes om en burde vurdere kryssområdet på nytt med hensyn på å bedre geometrien og siktlinjene for syklistene.

Vegavdeling Hordaland  
Med hilsen



Olav Finne  
Avdelingsdirektør



Kaisa Tonheim Banne