

NotatDato: 20.06.2018
Arkivsak: 2018/11205-14
Saksbehandlar: gunradd

Til: Sigrid Næsheim Bjercke

Frå: Gunhild Raddum

Framdrift og samordning av HFK si fråsegn til planarbeid for og Bybanen og hovudsykkelrute til til Åsane**Generelt**

Det er ei kjent nasjonal målsetting at trafikkveksten i byer og tettstader skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Oppfølging av dei nasjonale målsettingane er innarbeid i regionale styringsdokument, til dømes i «Regional planstrategi» «Regional plan for attraktive sentre», Areal- og transportplan for Bergensområdet» og «Regional transportplan for Hordaland» (RTP). I dei nemnde dokumenta er stort fokus på å legge til rette for ei berekraftig utvikling i Hordaland, og det inneber mellom anna tilrettelegging for sykkel og gange. Ein strategi i RTP er å etablere eit hovudnett for sykkel i regionsentra. Vidare har fylkeskommunen eit særskilt ansvar for å fremje folkehelseperspektivet i plansakar, og dette heng mellom anna saman med tilrettelegging av trygg infrastruktur for mjuke trafikantar. Her kan vi si mye om vi vil, sykkel og gange er viktige tema i mange planer

Arbeidet med å auke sykkeldelen i Bergen har vore eit prioritert samarbeidsprosjekt mellom kommunen, fylket og Statens vegvesen i lengre tid. I «Sykkelstrategiplan for Bergen 2010-2019» er det ei målsetting om at 10 % av reisene skal tas med sykkel i 2019. Tall frå den nasjonale Reisevaneundersøkinga frå 2013 viser ein sykkeldel på 3,4 %. Nye nasjonale tall er ikkje klar endå, men tall frå sykkelteljarar og andre undersøkingar tyder på at sykkelandelen held seg stabil. For fylkeskommunen står eit vidare arbeid med sykkeltilrettelegging høgt på agendaen, og gjennom Miljøløftet skal både små og større sykkelprosjekt verte realisert. Gjennom Miljøløftet skal samarbeidspartane ha ein heilskapleg planlegging for dei ulike reisealternative. Det inneber at utbetring av løysingar for gåande, syklande og kollektivreisande ikkje skal vurderast isolert, men må sjåast i lys av kvarandre for å sikre totaliteten i transportsystemet. Meir om Miljøløftet og sykkelsatinga der? Fordelen med å samkjøre planarbeidet for både Bybane og hovudsykkelrute.

Planområdet inneheld store variasjonar knytt befolkningstetthet og tilgjengeleg areal. Utfordringane for sykkeltilrettelegging vil variere langs heile traseén, og fylkeskommunen vil difor gje innspel på sykkelløysingane under dei ulike delstrekningane.

Delstrekning 1:

Strekninga strekk seg frå Kaigaten til Sandbrogate, og det er særleg i sentrumsområdet av Bergen det er utfordrande å etablere eit hovudsykkelnett. I eit tett byområdet med mange gåande må det tas omsyn til lokale tilhøve og publikum. Fylkeskommunen viser her til vår uttale datert 11.11.2016 i samband med

forprosjekt for trasé for hovudsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken. I uttalen var vi skeptisk til å etablere eit sykkeltilbod slik det er skissert i «*Sykkelstrategiplan for Bergen 2010-2019*», der det vert lagt opp til «*effektiv transportsykling i 30 km/t*», og «*Den syklende skal oppleve kontinuitet og god tilgjengelighet i hovudrutenettet*». Fylkeskommunen ser det som særskilt viktig å få etablert eit funksjonelt sykkeltilbod, men i eit sentrumsområde med avgrensa areal kan det fort oppstå konflikter mellom gåande og sykklande dersom det vert lagt til rette for sykkelanlegg som tilet høg fart.

I «*Regional plan for Attraktive senter*» og i samfunnsdel til kommuneplan for Bergen er tilrettelegging for å gåbyen eit felles mål, og sykkelløysingane må særleg ta omsyn til trafikktryggleik for gåande. Prioritering mellom gåande og sykklande i eit gaterom er særskilt utfordrande. Erfaringar frå mellom anna Oslo (TØI-rapport 1511/2016) viser at konflikter lett oppstår i gater som opplevast som både gå- og sykkelgater. I gater som opplevast som reine gågater, må syklistane tilpasse seg fotgjengarane og redusere farten deretter. Etablering av sykkelfelt over Torget og Bryggen på eit areal som vert oppfatta som gå- og vrimleareal kan difor lett føre til konflikter. Eit separat sykkeltilbod mest mogleg avskilt for gåande vere å føretrekkje, men dette vil vere krevjande å få til i eit så folketett området det her er snakk om. «Shared space» kan vere ein løysing, då deler dei ulike trafikantgrupper byrommet, og det er avgrensa bruk av skilt, oppmerking og fysisk separering. Idéen at trafikantane skal samhandle når det gjelder kven som skal vike og passere først. Syklistane vil ved ein slik løysing oppleve fleire hindringar og dårlegare framkome enn å ferdest langs ein eigen trasé, og det er ulempe.

Val av sykkelløysing gjennom sentrum er særskilt utfordrande og prega av vanskelege val og dilemma. Bergen kommune har nyleg vedteke gjennomgåande sykkeltrasé mellom Bergen sentrum – og Sandviken. I fagnotatet vert det vist til store utfordringar til å etablere sykkelveg med fortau gjennom Torget og på Bryggen. På denne strekninga vil difor andre løysingar verte vurdert, og avklaringar knytt til endeleg løysing må prosjekterast i samband med Bybaneplasslegginga. Dette er eit viktig arbeid, og vi støtter kommunen i valet om å bruke tid på å vurdere dette grundig for å sikre løysingar for framtida.

Fylkeskommunen viser vidare til vår nemnte uttale når det gjeld krysset Kaigaten/Christiesgate. Krysset er lysregulert, og i rushtida er det ei rekke busser som skal til Busstasjonen. Det å ende eit sykkeltilbod her kan skape farlege situasjonar med travle syklistar som skal over krysset. Det er ikkje noko tilbod vidare herfrå, og det vil vere uheldig om syklistane nyttar fortauet der busspassasjerar ventar eller køyrer i vegbana der bussane skal stoppe. Vidare er det behov for reguleringsplassar ved brannstasjonen. **Ettersom sykkelløysinga over Torget og Bryggen ikkje er avklart bør kommunen vurdere å avvente med etablere sykkeltilbod frå Kaigaten til Torget. Denne strekninga henger tett saman med vanskelege avvegingar som må tas i sentrum og bør sjåast i samanheng med den løysinga som her vert valt.**

Eg syntes generelt det er vanskelig å komme med klare anbefalar til sykkel i sentrum, fordeler og ulemper med alt....

Delstrekning 2

Strekninga strekk seg frå Sandbrogaten – Eidsvågtunellen. Fylkeskommunen har tidlegare uttalt seg til deler av strekningar i vår uttale til gjennomgåande sykkeltrasé. Krysset ved Glassknag/Munkebotstunellen er her via særskilt merksemd då det er stort behov for å utbetre forholda her. Kollektiv og sykkelløysingane må sjåast i samanheng for å sikre trafikksikre løysingar. Syklistane som kjem ned reiperbanen har ofte stor fart, og det gjer det krevjande for bussane å betene haldeplassen ved Gjensidigegården.

Delstrekning 3

Strekninga starter ved Eidsvågtunellen og ender ved Tertneskrysset. Det er planlagt sykkeltunell gjennom Eidsvågtunellen. Dette vil venteleg auke attraktiviteten for sykling i stor grad, då ein slepp omvegen kring Eidsvågneset.

Frå Eidsvåg er det ikkje avklart kva trasé som er mest hensiktsmessig. Traseén er stedvis trong, og difor skal det vurderast både sykkeltunell forbi «Erviksvingane» og stenging av Ervikvegen for gjennomgangstrafikk. **Fylkeskommunen vil anbefale? Det er vår veg...**

Delstrekning 4:

Sykkelstrekninga mellom Tertneskrysset – Vågsbotn i liten grad avklart, og det skal vurderast fleire alternativ mellom strekningane Tertneskrysset – Åsane sentrum og Åsane sentrum – Nyborg – Vågsbotn. Sykkelløysingane vil på deler av strekninga avhenge av valt løysing for Bybane. Fylkeskommunen har ingen særskilte merknader no i oppstartfasen.