



Statens vegvesen

Bergen, 01.02.2019

Sykkelstamveg Bergen, delstrekning 3, Vossebanen – Begrunnelse for standardvalg, separat sykkelveg med fortau

Det har blitt besluttet at E39 Vossebanen Nesttun–Fjøsanger skal planlegges med fullstandard sykkelveg med fortau på 3,5 + 2,5 meter. Dette notatet vil legge frem begrunnelsen for valget, i tillegg til noen av konsekvensene det har.

Bakgrunn og mål for prosjektet

Hovedmålet for prosjektet er at gående og syklende skal ha separate arealer slik at rutens attraktivitet øker for alle brukergrupper. I tillegg er det et delmål at landskap og kulturhistorie skal fremheves, slik at strekningens status som en unik og attraktiv trasé opprettholdes. Det utredningen så langt viser, er at man står ovenfor et verdivalg i denne oppgaven. Velges alternativet med fullstandard er det gang- og sykkelvegen som setter premissene, og man sikrer en god mulighet for å oppnå målsettingen knyttet til sykkelandel i Bergen. Viktige verdier går imidlertid tapt. Velges alternativet som er mer tilpasset omgivelsene, ivaretas viktige verdier knyttet til kulturminner / miljø, landskap og friluftsliv, men Vossebanen vil ikke kunne innfri målet om 20% sykkelandel i by.

Forankring av mål

Det er et mål i inneværende NTP (Nasjonal Transportplan for perioden 2018–2029) at all økning i persontransporten i de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Jamfør innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018 – 2029, punkt 9.1, legger komiteen til grunn at dersom nullvekstmålet for personbiltrafikken skal nås, må en ha ambisiøse mål for sykkelandelen i byene.

Sykkelstrategi for Bergen 2010–2019 legger opp til et helhetlig sykkelvegnett med inndeling i hovedruter og bydelsruter, der målet er å gi effektiv forbindelse fra bydelene og inn mot sentrum, samt binde sammen de forskjellige bydelene. I sykkelstrategien som ble vedtatt i bystyret 26.04.2010 står det at hovedrutene skal tilrettelegges for effektiv transportsykling i 30km/t. Gående og syklende skal skilles. Hovedrutene skal være attraktive og trafikksikre. Vossebanen inngår som en viktig lenke i hovedrutene for sykkel i sykkelstrategien. Sykkelstrategien er fulgt opp av en handlingsplan (2010–2013) med konkrete mål / tiltaksliste i forhold til hvordan sykkelstrategien skal følges opp. I handlingsplanen, vedtatt i bystyret 24.01.2011, er Vossebanen ført opp med oppstart i 2012. I tillegg til å være en viktig hovedrute for syklistene i Bergen sør, er strekningen en del av det nasjonale sykkelvegnettet tilknyttet E39.

Begrunnelse for valgt standard

Hovedbegrunnelse for at det er valgt fullstandard sykkelveg med fortau er føringene og målene fra nasjonal transportplan og sykkelstrategien. I tillegg skal ny sykkelstamveg fylle mange brukerbehov. Den skal fungere som hovedrute for transportsyklisten (fart) og den skal fungere som gangforbindelse i skoleveg, friluftsbelt og grøntområde (liten fart), med gode koblinger mot lokalt gang- og sykkelvegnett.

Forankring av standardvalg

Etter mange runder uten at det har blitt landet løsning, har det kommet føringer fra etatsledelsen/prosjekteier i Statens vegvesen at det skal planlegges fullstandard sykkelveg med fortau på prosjektet.

Strekningen inngår som delstrekning 3 i Sykkelstamveg Bergen og vil danne ryggraden i sykkelvegnettet i Bergen. Føringer fra etatsledelsen/prosjekteier i Statens vegvesen er at anlegget skal utformes i samsvar med N100 hvor forventet trafikkvekst legges til grunn og gående og syklende må separeres.

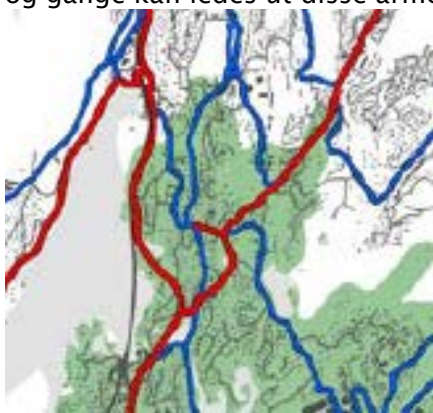
Alternative traséer

Et tema som har vært oppe til vurdering er om man har en annen trasé som egner seg for sykkel, så kan Vossebanen betjene de gående. På den måten får man forsøkt å dekke begge målene om separering med tanke på sykkelandel og slipper å gjøre store inngrep i sideområdet til Vossebanen. «Sjølinjen» langs E39 har i den sammenheng verdt oppe til vurdering, men blitt skrinlagt på grunn av kostnad og at fremtidig «Ringveg Øst» mest sannsynlig vil kreve mer areal og gå ut over sykkelvegen. Det vil si at man bygger en meget kostbar konstruksjon som man senere må rive på grunn av «Ringveg Øst». Det har også blitt sett på andre traséer, men ingen er like attraktiv som sykkelveg enn Vossebanen. De andre alternativene som er vurdert kan du lese mer om i notatet «Forkastede alternativer» fra 2017.

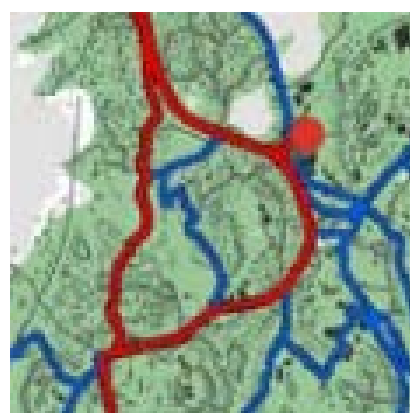
«Arm» til Nesttunvegen og Ramstad gård

Langs Vossebanen er det valgt å planlegge to «armer» der gang- og sykkelløsningen skal knyttes til andre gang- og sykkelruter. Armen til Nesttunvegen møter Vossebanen ved Hopsvannet. Om man ser til Bergen kommune sin sykkelstrategi, kan man se at armen til Nesttunvegen ligger inne med rød linje (se figur 1), som betyr at dette er en hovedsykkelrute. Armen til Ramstad gård tar av ved Kloppedstjørna, går langs Nybøvegen til Ramstad gård. Denne er ligger også inne som rød hovedsykkelrute i sykkelstrategien.

Begge armene ligger inne i handlingsplanen til bystyret med oppstart mulighetsstudie i perioden 2010–2013 (se figur 3). I tillegg til det armene skal betjene i fremtid, så er det viktig å få frem at armene vil ha en viktig funksjon som omkjøringsveier i byggefasen. Armene vil være med på å skape naturlige «byggetrinn», ved at både anleggstrafikk, sykkel og gange kan ledes ut disse armene.



Figur 1: Arm til Nesttunvegen



Figur 2: Arm til Ramstad gård

Mulighetsstudie			
Birkelundsbakken - Paradisstranden	M	Ingen	Sykkelveg med fortau
Ramstad gård, Fra Vossebanen/Sundts veg til Fanavegen	M	Ingen	Sykkelveg med fortau

Figur 3: Armene langs Vossebanen i handlingsplanen til bystyret.

Det er generelt viktig med gode tilkoblinger til sykkelstamvegen.

Arm mot Ramstad:

- Snarvei mellom Skjold og Hop
- Tilkobling til flere utbyggingsområdene på og ved Ramstad gård.
- Armen vil gi en tilkobling/snarveg til Nesttun idrettspark.
- Alternativ rute til sykkelstamvegen om Nesttun, som er svært mye i bruk i rushet av mange brukergrupper.
- Kan gi et kortere GS-tilbud mot Nordås.

Arm mot Nesttunvegen/Paradis:

- Vil binde sammen hovedrutene Fanaruten og Landåsrueten
- Vil gi et sammenhengende GS-veinett fra Vossabanen til Birkelundsbakken.
- Transportsyklister fra Birkelundsbakken/Landås og Paradis/Tveiterås vil få en god GS-tilkobling.
- GS-vegen langs Nesttunvegen mellom Hop og Paradis sportsenter, er så smal at en barnevogn og sykkel med tilhenger ikke kommer forbi hverandre.