

Vurdering av innspill fra SVV til offentlig utbyggingsfase 1

Prosjektgruppen har diskutert innhold og omfang av utbyggingsnett. For å spisse retningen på strategien, med fokus på å bygge ut de deler av sykkelnettet med størst potensial for økt sykkeltrafikk, samt ulykkestrekninger, er offentlig utbyggingsfase 1 (of.u.1), i hovedsak avgrenset til linjene inn mot bydelssentrene, og et nettverk med god sammenheng i det utvidete Bergen sentrum. Det er vurdert at det ikke samtidig kan prioriteres ressurser i denne strategiperioden til å etablere koblinger mellom alle bydelene. To slike koblinger, der det pågår bygging eller planlegging, er tatt med. Det er Fyllingsdalen – Sentrum (Løvstakktunnelen) og Åsane – Sentrum. På disse strekningene finnes det ikke noe tilbud i dag, og potensialet for økt trafikk er stort. En forbindelse mot vest er også inkludert (Loddefjord-Sotrabroen) da denne ligger inne i NTP med egne avsatte midler, og prosjektet snart skal bygges.

Fagetaten mener, med støtte fra BME og fylkeskommunen, at de øvrige forbindelsene mellom bydelssentrene må vente til tilbudet sentralt i kommunen og inn mot bydelssentrene er etablert. Statens vegvesen vil inkludere mer av sykkelnettet i offentlig utbyggingsfase 1 og har kommet med konkrete innspill til endringer av hva som bør inngå. Innspillene er vurdert og besvart under.

Vossebanen er nok den linjen der det er størst uenighet mellom partene. Fagetaten viser til vurderingen i tabellen under, og gjør i tillegg oppmerksom på at det ikke er registret alvorlige ulykker på strekningen, og at byantikvaren i sin merknad ber om at linjen ikke blir prioritert, da utbyggingsforslag p.t. er vurdert å gi store kulturminnekonflikter.

Under følger notat oversendt AKG til deres møte 6. mai:

Notat til AKGs møte 6. mai.

På bakgrunn av tilbakemelding fra statens vegvesen i prosjektgruppen, gjenstår det noen konkrete strekninger i sykkelnettet der det er uenighet om kategorisering av *offentlig utbyggingsfase 1*.

Sykelstrategien inneholder et sykkelnett på ca. 420 km, i hovedsak en videreføring fra nettet i strategi for 2010-2019. Ny sykkelstrategi er tydelig på at hele nettet skal ligge til grunn ved fremtidig utbygging.

Samtidig er deler av nettet, ca. 115 km, gitt egenskapen *offentlig utbyggingsfase 1 (of.u.1)*. Strategien slår fast at denne delen av nettet skal være prioritert for tiltak fra det offentlige, og at hele denne delen av nettet skal ha en utforming i samsvar med delmålet [..et

sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming] innen strategiens tiårsperiode. Denne delen av nettet er valgt ut på bakgrunn av:

- Potensial for økning i sykkeltrafikk
- Dagens kunnskap om sykkelulykker
- Dels standard på dagens tilbud.



Nettet i (of.u.1) ligger i hovedsak sentralt i byen, der en stor del av reiseaktiviteten foregår, samt på strekninger inn mot bydelssentrene. Et finmasket nett i disse deler av byen vil Prosjektgruppen er enig i prioriteringen av de sentrale delene av nettet, under samlebetegnelsen «utbygging innenfra og ut». Samtidig melder SVV at de ønsker større deler av riksveinettet innlemmet i (of.u.1) slik det fremkom ved inngangen til april. Begrunnelse:

- Disse strekningene inngår i gjeldende NTP 2018-2023, og er en del av den statlige porteføljen i Miljøløftet
- Storparten av strekningene er enten under bygging eller planlegging, og vil kunne realiseres innenfor utbyggingsfase 1, som strekker seg frem mot 2030.
- Disse delene av riksvegtilbudet er viktige lenker med høyt trafikkpotensiale og del av det overordnede gang- og sykkeltilbudet i Bergen.



Innspillene er gjennomgått med deler av prosjektgruppen, med representanter fra BME, VLFK og PBE. Noen endringer er gjort, og ligger inne i strategiutkastet p.t. Begrunnelse/vurderinger følger under. Sykkeltrafikkpotensial referert under er hentet fra modell for trafikkpotensial som er utarbeidet under arbeidet med sykkelstrategien.

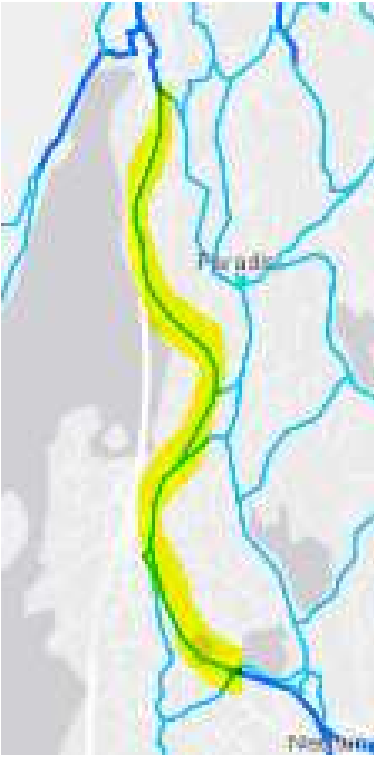

Sykelnettet med inndeling i *Offentlig utbyggingsfase 1* og øvrig nett er vist i strategidokumentet på s. 22.

Innspill	Kart	Vurdering	Konklusjon
<p>Traseen rundt Garnes, fra Øvre Seimsmark (v/Garnes skule) til Teiganeset.</p> <p><i>Strekning markert med gult, fra Garnes skole rundt Garnes og til Teiganeset. Strekingen mellom de to grønne strekene inngår i pågående planarbeid.</i></p>		<p>Lavt trafikpotensial (< 50 – 150). Deler av strekningen er under regulering i plan for Garnesvn. Planen omfatter ca. 3 km., der de 2 km. nærmest Arna er inkludert i of.u.1. Gjennomføring av planen blir en kostbar utbygging som er vurdert å gi få nye syklistar.</p> <p>For den sørlige delen av strekningen i vegvesenets innspill, fra kryss Rasmusvegen til Teiganeset, pågår det ikke regulering. At veg og bane på strekningen ligger i NTP bør ikke være avgjørende for prioriteringer i denne strategien. I hht. statens egne føringer, er svv pålagt å tilrettelegge riksveinettet for myke trafikanter. Et prosjekt for ny europavei må derfor inkludere gang- og sykkeltilrettelegging. Men en prioritering i denne strategien innebærer at strekningen må reguleres og bygges uavhengig av fremdrift på veg- og bane-prosjektene. Det er ikke grunnlag for å prioritere ressurser til tilrettelegging på denne strekningen innenfor strategiens målsettinger og aktørenes begrensede kapasitet.</p> <p>Strekningen som inngår i pågående planarbeid kunne vært vurdert inkludert. Men prosjektgruppen har hatt fokus på å redusere omfanget av nett som inngår i of.u.1. Allerede tilsier strategien en vesentlig økning i utbyggingstakt kommende tiårsperiode. Det er flere strekninger som vil ha langt bedre måloppnåelse enn Garnesveien. Øverst på listen står Salhusveien. Der ble meldt oppstart på planarbeid i 2018, og planforslag sendes kommunen i disse dager. Både Garnesveien og Salhusveien er kjøreveier uten tilbud til myke trafikanter, Garnesveien med 50-sone og ÅDT på 1500-2000, Salhusveien med 60-sone og ÅDT 6000-7000. Sykkeltrafikkpotensialet i Salhusveien er modellert til å være minst dobbelt så stort som i Garnesveien (rundt 300), og en utbygging i Salhusveien vil koble et lokalsenterområde med mange beboere til bydelscenteret, via nylig etablert sykkelvei i nedre del av Salhusveien. Salhusveien inngår p.t. ikke i of.u.1, men bør helt klart prioriteres fremfor Garnesveien, da måloppnåelse både på økt sykkeltrafikk og bedre sammenheng i nettet vil være vesentlig større.</p>	<p>Bør ikke tas med.</p>

<p>Østre del av Åsamyrane, fra kryss m/ Flaktveitvegen til Vågsbotn.</p> <p><i>Strekning markert med gult.</i></p>		<p>Under regulering i bybaneprojektet. Moderat trafikkpotensial (400-600 reiser). Dårlig tilbud i dag.</p>	<p>Er inkludert.</p>
<p>Kanskje østre del av Eidsvågveien.</p> <p><i>Strekningen markert med gult, fra Eidsvåg til Granlien.</i></p>		<p>Her er SVV usikre. Det reguleres et nytt tilbud gjennom ny tunnel. Moderat til lavt trafikkpotensial. Fotgjengere bør prioriteres på strekningen.</p> <p>Pågående planarbeid har ikke kommet langt, og har hatt stillstand over noe tid. Vurderes som et vanskelig og dermed ressurskrevende planarbeid. Resultat for prioriterte grupper er usikkert, dvs. at foreløpige skisser kan tyde på mangelfulle løsninger for fotgjengere.</p>	<p>Bør ikke tas med</p>

<p>Lungegårds- kaien</p>		<p>Svært stort trafikspotensial. Dårlig tilbud i dag.</p>	<p>Er inkludert.</p>
<p>Fra Christies gate via Nygårdshøyden og Puddefjordsbro en til Laksevåg. (Med tillegg til nettets for å håndtere østgående trafikk).</p> <p><i>Strekningen markert med gult. Rød stipling for tillegg.</i></p>		<p>Det meste av dette nettet er ok å sykle i, og riksveiruten kan ligge som i dag – det endres ikke av nettverkskartet. Men behovet gjennom sentrum mot vest er vurdert å være langt større langs linjen via Dokken, som nå inngår i <i>Offentlig utbyggingsfase 1</i> (mørk blå linje). Her er det ikke noe tilbud, og langt mindre attraktivt å sykle pga. trafikkmengde. Her bør vi holde fast ved prioritering, også med tanke på ny bro og fremtidige planer for Dokken og nedre deler av Laksevåg. Om riksveitilbudet i fremtiden bør flyttes slik at det i større grad følger biltrasé for rv555 er en egen vurdering uavhengig av strategien. Men prioritering av tilrettelegging over Nygårdshøyden vurderes som mindre viktig enn rundt, i kommende periode.</p> <p>(Kan ikke finne at det pågår planarbeid, eller er avsatt midler til denne strekningen?)</p>	<p>Bør ikke tas med</p>

<p>Lyderhornsvei, fra Gravdal til Bjørgeveien.</p> <p><i>Strekning markert med gult, ca. 3,5 km.</i></p>		<p>Moderat trafikspotensial.</p> <p>Ca. 3 km. av strekningen har et tilbud i dag, i form av gs-veg, sykkelveg m/fortau og sykkelfelt. Vi har ikke trafikk tall for myke trafikanter, men antar - på bakgrunn av befolkning og målpunkt langs traseen - at antallet fotgjengere/syklister i makstimen er så lavt at gs-vei er et greit sykkeltilbud i hht. N100.</p> <p>Strekningen fra omtrent Lyngbødalen til Lyngbøveien har fortau, og dermed ikke sykkeltilrettelegging. Oppstart av et nytt planarbeid på denne strekningen vurderes ikke som rett ressursbruk, selv med et moderat trafikspotensial. Veien har lav trafikk (ÅDT ca. 1500), og fortau. Behovet for tiltak vurderes som større andre steder, f.eks. Salhusveien.</p>	<p>Bør ikke tas med.</p>
<p>Langs Sotraveien fra Loddefjord til Sotrabroen.</p>		<p>Strekningen er regulert i plan for nytt Sotrasamband, og tiltaket inngår i NTP. Gjennomføring vil skje som en mindre del av et større prosjekt, og vil trolig ikke ta vesentlig kapasitet fra begrensede personressurser til planlegging og prosjektering av øvrige sykkelprosjekt.</p> <p>Trafikkmodellen viser et lavt potensial. Modellen inkluderer ikke nabokommune så noe tillegg vil det kunne være, men potensialet vurderes likevel som lavt med bakgrunn i befolkningstetthet og avstand til målpunkt på Sotra. Det er derfor viktig å understreke at strekningen anbefales tatt med utelukkende med bakgrunn i at den inngår i pågående OPS-prosjekt.</p>	<p>Er inkludert.</p>

<p>Vossebanen fra Statsminister Michelsens vei til Sundts veg</p>		<p>Planprosjekt er startet opp, men ikke førstegangsbehandlet. Det er et krevende planarbeid, bl.a. med foreliggende innsigelsesvarsel fra fylkeskommunen vedrørende kulturminner. Utbyggingen vil bli kostnadskrevende.</p> <p>Eksisterende tilbud oppfattes som attraktivt for syklister. Det er noe konfliktnivå mellom syklister og fotgjengere, hovedsakelig knyttet til krysningspunkt og enkelte delstrekninger.</p> <p>Strekningen viser høyt sykkeltrafikkvolum i modell, men mye av potensialet er allerede tatt ut. Dette kan ha med oppfatningen av linjen som en attraktiv sykkeltrasé. Innspill i høring bygger opp under brukernes oppfatning av dette som en god sykkelforbindelse allerede i dag.</p> <p>Alle de tre offentlige veieierne har i dag begrenset kapasitet av personressurser til planlegging. Ved å prioritere ressurser til en strekning som i hovedsak oppleves som god, og som ikke viser vesentlig potensial for økning i sykkeltrafikk, reduseres mulighetene for å bygge ut andre strekninger. Det vil også være en kommunikasjonsutfordring å forklare publikum hvorfor utbygging av planlagt omfang blir prioritert på en strekning som relativt til øvrig sykkelnett oppfattes som <i>svært</i> brukervennlig.</p>	<p>Bør ikke tas med.</p>
<p>Langs Fanavegen, i underkant av 600 m til kobling med Osbanen</p>		<p>Strekning regulert som del av nytt veganlegg til Os. Byggearbeid pågår, og bør inkludere denne sykkel delen.</p> <p>(Linjen var i utgangspunktet ikke med i sykkelnettet, men er lagt til på bakgrunn av dette innspillet.)</p>	<p>Er inkludert.</p>

Innspill om strekninger som bør tas ut fra offentlig utbyggingsfase 1.		Vurdering	
Strekningen fra Skeievatn til Sandsli-krysset		<p>Strekningen vises som «øvrige riksveitilbud» i innspill fra SVV, dvs at det bør utgå fra of.u.1.</p> <p>Her er eksisterende tilbud; greit å ta ut.</p>	Er tatt ut.
Nordre del av Osvegen, fra kryss m/Elvenesvegen ned forbi skolen og til påkobling med Vossebaneruten		<p>Strekningen markert med gult inngår i riksveitilbudet, som svv i sitt innspill ikke har inkludert i of.u.1. Dersom det skal tas ut, bør også Elvenesvegen (fylkesvei, markert med rød linje) tas ut av of.u.1.</p> <p>Moderat trafikkpotensial på strekningen (400 – 600), noe lavere i Elvenesvegen.</p> <p>Det pågår planarbeid i kommunal regi langs Midttun skole (grønn strek). Dersom svv ikke ønsker å prioritere Osvegen, er det greit å ta ut både den og Elvenesvn. Det er behov for å redusere omfanget av of.u.1, og Elvenesveien har < 4000 ÅDT og 40-sone på den aktuelle strekningen.</p> <p>Strekningen fra Vossebanen frem til Osvegen bør ligge som of.u.1. Dersom den tas ut, påvirker det vurderingen for Hardangerveien, som i så fall også bør utgå. Her er trafikkpotensialet moderat – høyt (> 600) langs den prioriterte strekningen frem til krysset med Ulsmågvegen.</p>	Er delvis tatt ut.