

Saksnr.: 201209904/75
Emnekode: ESARK-510
Saksbeh.: ROKN

Til: Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø
Kopi til:
Fra: Etat for plan og geodata
Dato: 10.6.2015

Bergen sentrum. Hovedsykkelrute i C. Sundts gate og Strandgaten mellom Østre Murallmenningen og Tidemands gate. Resultat etter høring samt anbefaling.

Hva saken gjelder:

Det er utarbeidet et forprosjekt for opprusting av ytre del av Strandgaten. Bakgrunnen for dette er at det skal gjennomføres omfattende gravearbeider i gaten. Hensikten med forprosjektet er å avklare fremtidig bruk av gatetversnittet i de gatene som det skal graves i.

I tråd med sykkelstrategi for Bergen foreslås det å etablere sykkelfelt på strekningen mellom Holbergsallmenningen og Tidemanns gate. Det er også lagt til rette for andre nødvendige funksjoner og arealbruk på gateplan.

Forprosjektet er utarbeidet i regi av Bergensprogrammet, i samarbeid med "Graveklubben". Det er forventet at byggearbeidene startes opp 4. kvartal 2015.

Byrådet vedtok i møtet 26.3.15 å sende forprosjektet på høring, og saken omhandler resultatet av høringen, samt videre fremdrift. Planforslaget er justert på som følge av innspill fra berørte parter etter høringen.

Anbefalt forslag fra fagetaten:

Forprosjektet med anbefalt løsning skal legges til grunn ved detaljprosjekteringen av Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemanns gate.

ETAT FOR PLAN OG GEODATA

Mette Svanes
etatsleder/plansjef

Rolf Knudsen
prosjektleder

Saksutredning:

Forprosjektet er utviklet i et tett samarbeid mellom planmyndighet, vegholder og graveetatene.

Byrådet behandlet saken i møtet 260315 sak 1101-15 og fattet følgende vedtak:

"Forprosjektet for hovedsykkelrute og gateopprusting av Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemanns gate, inkludert kryss med C. Sundts gate, sendes på høring."

Forprosjektet ble sendt på høring til grunneiere, leietakere og berørte etater den 16. april, med høringsfrist den 20. mai 2015. Det har også vært avholdt åpent informasjonsmøte i samarbeid med graveklubben. Saken omhandler resultatet etter høringen.

Høringen

Det er innkommet 40 høringsuttalelser. Mange uttrykker store innvendinger til hovedgrepet i planforslaget. I hovedsak dreier det seg om bekymring for at forholdene for parkering og varelevering blir dårligere. Mange stiller også spørsmålstegn ved om det er behov for sykkelfelt i denne delen av Strandgaten; dette er en relativt stille gate med lite trafikk, der det bør kunne sykles i blandet trafikk uten større problemer.

Bakgrunnen for at det planlegges sykkeltrase til Nordnes er føringene i "Sykkelstrategi for Bergen 2010 – 2019", som ble vedtatt av bystyret 26.april 2010. "Nordnesruten" er definert som hovedrute for sykkel. Sykkelstrategien legger til grunn at hovedrutenettet primært bør bestå av sykkelveg med fortau eller sykkelfelt for å være mest mulig effektivt og trygt.

Sykkeltraséen ble først planlagt lagt i C. Sundts gate, blant annet fordi dette var graveklubbens opprinnelige trasevalg for ledningsanleggene. Av forskjellige grunner ble det besluttet å flytte ledningstraseen til Strandgaten, og da ble det også valgt å flytte sykkeltraséen til Strandgaten. En har vurdert det sånn at den eneste realistiske muligheten til å få finansiert sykkeltrase til Nordnes er å kombinere prosjektene.

Planforslaget er justert noe etter høringen. Arealene til parkering og varelevering økes, men hovedgrepet med sykkelfelt anbefales opprettholdt. Dette medfører at det blir mindre plass til trær og beplantning.

Viktige endringer av planforslaget etter høringen er: Lomme på strekket Tidemanns gate – Tollbodallmenningen er økt fra 60 m til 90 m. Det er lagt en ny vareleveringsmulighet på 15 m ved nr Strandgaten 223. Busslommen ved Strandgaten 210/212 er flyttet tilbake til Tollbodallmenningen. Lomme på strekket Tollbodallmenningen – Nykirkeallmenningen (vestsiden) er økt fra 80 til 155 m. Lomme på strekket Tollbodallmenningen – Nykirkeallmenningen (østsiden) er økt fra 50 m til 80 m. Lomme på strekket Nykirkeallmenningen – Holbergsallmenningen er økt fra 30 til 40 m. Kantstopp for buss ved Holbergsallmenningen er flyttet til nr 190, og det er passeringmulighet for privatbil når det står buss på kantstoppet. Det anlegges parkeringslomme på Holbergsallmenningen mellom Strandgaten og C. Sundts gate, og nytt fortau langs bebyggelsen. På grunn av behov for plass til sykkelfeltene kan ikke dagens parkeringsløsning beholdes. Sykkelfeltene ender i Holbergsallmenningen. Det blir foreløpig ingen tiltak i C Sundts gate.

Oppsummert er total lengde på parkeringslommene økt fra 220 m til 365 m.

Enkelte detaljer vil bli løst i prosjekteringsfasen, i samarbeid med berørte parter. Eksempelvis gjelder dette skilting og nøyaktig disponering av arealene avsatt til parkering og varelevering.

Sentrumsgatene er komplekse med mange ulike interesser. Enkelte steder vil det derfor være behov for kontroversielle tiltak og løsninger dersom sykkel skal prioriteres fremfor andre trafikale behov.

Plasseringen av bossnedkastene er søknadspiktig etter plan- og bygningsloven og vil bli nabovarslet i forkant av byggesøknaden.

Det gis i det etterfølgende en kort oppsummering av merknadenes innhold, med kommentarer.

Innkommne merknader

Dok 23: Kristian Strønen

Har næringslokaler i Strandgaten 221-225, 224, 228. Ber om at parkeringslommen ved 232 flyttes til 224 og 228, evt til 228 og 230.

Kommentar

Det er fjernet så mye som mulig av opprinnelig foreslått møbleringssfelt til fordel for parkeringslommer.

Dok 24: Grønn etat

Eksisterende trær må bevares. Det bør plantes nye trær i møbleringssonene for å tilføre gaten estetiske kvaliteter.

Kommentar

Eksisterende trær vil bli tatt vare på og omplassert, det vil bli supplert med mer trær i gateløpet.

Dok 26: Gottfred Nymark

Sykkeltraséen bør legges med skifer, evt asfalt i stedet for brostein.

Kommentar

Det er mange utfordringer knyttet til å ivareta brosteinstradisjonen i Bergen I utgangspunktet er det et mål at gater som har vært dekket med brostein skal tilbakeføres med tradisjonelt brosteinsdekke. Bystyret har fattet vedtak om at det skal utarbeides en brosteinsstrategi for Bergen. Diagonaltsatt smågatestein gir minst ulempe for syklistene.

Dok 27: Helge Tveranger

Bør bruke noe annet enn brostein i sykkelfeltet. Brostein er ikke egnet.

Kommentar

Se merknad til dok. 26.

Dok 28 og 39: Borettslaget Nykirkeallmenningen ved Olav Stenvåg

Protesterer mot reduksjon i antall parkeringsplasser. Forventer kaos ved Nykirkeallmenningen. Skeptisk til bruk av brostein, fordi det over tid brukes asfalt ved vedlikehold og at det dermed blir et lappeteppe med brostein og asfalt.

Kommentar

Det er åpnet for mer parkering ved Nykirkeallmenningen ved at så mye som mulig av opprinnelige foreslåtte møbleringssoner er fjernet. Det vil være krav om istandsetting av dekke til eksisterende standard ved behov for oppgraving.

Dok 29, 59, 62, 70: Bjørg Taranger

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser. Mener at det ikke er behov for sykkelfelt pga lav trafikk i gaten.

Ber om at bussholdeplassen flyttes tilbake til Tollbodallmenningen pga frykt for støy og skjemmende lehus.

Kommentar

Ifølge sykkelstrategien vedtatt av bystyret skal alle hovedruter ha tovegs sykkeltraseer som er merket og skiltet. Sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden. Dette medfører at parkering må fjernes.

Bussholdeplassen var foreslått flyttet inn i gaten for å ta høyde for en fremtidig busslinje fra C. Sundts gate. Siden det for tiden ikke er konkrete planer for ny busslinje flyttes holdeplassen tilbake til Tollbodallmenningen for å imøtekomme merknaden.

Dok 30: Riksantikvaren

Det må søkes om dispensasjon fra kulturminneloven § 8,1 så snart som mulig. Det må foreligge beskrivelser av graveomfang, samt planlagt oppstart og varighet.

Kommentar

Dette har høy prioritet og gjøres snarest.

Dok 31: Sindre Øvrebø

Har behov for varelevering ved nr 225. Ser ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

For å imøtekomme behovet for varelevering, legges det opp til stansmulighet langs fortau på samme side som nr 225 ved at sykkelfeltet oppheves på en 15 m lang strekning. Her skiltes det med parkeringsforbud på vanlig måte.

Ifølge sykkelstrategien i Bergensprogrammet, skal alle hovedruter ha tovegs sykkeltraseer som er merket og skiltet. sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden. Dette medfører at parkering må fjernes.

Dok 32: Rådet for byforming og arkitektur

Anbefaler sykkelveg fremfor sykkelfelt. Anbefaler parkering mot kjørebanen. Er positive til sykkelveger i asfalt i brosteinsgater.

Kommentar

Parkering mot kjørebanen og sykkel på innsiden mot fortau er sterkt frarådet løsning på grunn av konflikter med parkerte biler og uhensiktsmessig linjeføring for syklister. Det er mange utfordringer knyttet til å ivareta brosteinstradisjonen i Bergen. Det er et mål at gater som har vært dekket med brostein skal tilbakeføres med tradisjonelt brosteinsdekke. Bystyret har fattet vedtak om at det skal utarbeides en brosteinsstrategi for Bergen. Diagonaltsatt smågatestein gir minst ulempe for sykklistene.

Dok 34: Statens vegvesen

Anbefaler asfalt i sykkelfeltet fremfor brostein. Det er enighet om løsning og materialvalg forøvrig.

Kommentar

Med tanke på funksjonalitet er slett dekke, asfalt, ønsket dekke for alle trafikantgrupper på hjul; bilister, syklister og varelevering. Dette gir lettest fremkommelighet og beste kjøreopplevelse.

Det er imidlertid et mål at gater som har vært dekket med brostein skal tilbakeføres med tradisjonelt brosteinsdekke, og bystyret har nylig fattet vedtak om at det skal utarbeides en brosteinsstrategi for Bergen.

Diagonaltsatt smågatestein gir jevnest overflate og minst ulempe for sykklistene.

Dok 35: Bård M. Fauske

Prosjektet bør tilpasses en fremtidig bybanebro ved Holbergsallmenningen/Munkebryggen

Kommentar

Trase for bybane mot nord er ikke avklart, men det er lite som tyder på at fremtidig trase skal føres i bro over Vågen. Tilpasninger må gjøres i forbindelse med planlegging av bybanespolet dersom det kommer i berøring med Holbergsallmenningen.

Dok 37: Nøstet Verftet Klosteret velforening

Krever at det anlegges offentlige ladepunkter for el-bil.

Kommentar

Den konkrete disponeringen av parkeringsplassene i gaten blir bestemt når gaten skal detaljplanlegges. Om og eventuelt hvor det skal etableres ladepunkter vil bli vurdert i den videre planleggingen.

Dok 38 og 57: Trafikketaten

Ber om at møbleringssoner erstattes med korttidsparkering. Skifer på fortausarealet må være kjøresterkt. Det må innsendes tekniske planer for den kommunale gaten som viser oppbygning av vegen, materialvalg, veglys og skiltplan. Byggeplaner skal være godkjent av vegmyndigheten før igangsetting av arbeidet.

Kommentar

Alle tilgjengelige møbleringssoner er gjort om til parkeringslommer/ vareleveringslommer. Skifer på dekke løses med kjøresterk oppbygging. Planer vil bli sendt i henhold til krav.

Dok 40: Hans Peter Schlytter

Færre parkeringsplasser vil skape store problemer for beboere i området. Det er ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Hovedruter for sykkel skal være merket og skiltet. Sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden. Dette medfører at parkering må fjernes.

For å få til helhetlige løsninger for sykkel i sentrum må det legges fysisk til rette i form av sykkelfelt og sykkelvei i mange gater. Det er krevende å tilrettelegge for sykkel i sentrumsgatene, arealet er knapt, og det er mange forhold å ta hensyn til. I Strandgaten forsøkes det å ivareta flest mulig funksjonelle behov, men noen endringer er nødvendig dersom en skal få til løsninger for sykkel.

Dok 41 og 46: Bergen Kirkelige Fellesråd og Bjørgvin bispedømmeråd

Nykirken er listeført som verneverdig hos Riksantikvaren. Det må legges til rette for vanlig parkering, HC-parkering og varelevering. Ber om et møte med Bergen kommune.

Kommentar

Det vil bli tilrettelagt for litt mer langsgående parkering ved kirken. Det tas kontakt med Fellestrådet i den videre detaljplanleggingen.

Dok 42 og 45: Rørlegger Ø. Antonsen AS og Murmester Tor A. Pedersen

Eier virksomheter ved nr Strandgaten 200/202. Har stort behov for parkering til vareleveranser, kunder og egne arbeidsbiler. Frykter at gjennomføring av planforslaget vil gjøre videre drift svært vanskelig eller umulig.

Det må tilrettelegges for mer parkering nær bedriftene. Ser ikke behov for egne sykkelfelt pga lav trafikk i gaten.

Kommentar

Det vil bli tilrettelagt for flere langsgående parkeringsplasser/vareleveringsplasser enn det som ble presentert i høringsutkastet. Det vil det ikke være plass til skråparkering som i dag. Det forsøkes å ivareta flest mulig funksjonelle behov, men noen hensyn må vike dersom en skal få til tilrettelegging for sykkel og nedkast for bussug.

Dok 43: Bergen Brannvesen

Bergen brannvesen forutsetter at området har god tilkomst og utformes slik at rednings- og slokkemannskap, med nødvendig utstyr, har brukbar tilgjengelighet til området og i omliggende byggverk.

Kommentar:

Dette er tatt hensyn til i planleggingen.

Dok 44: Magne Kristian Oen

Marginal forbedring for syklistene fordi trafikken her er lav. Ikke behov for egne sykkelfelt. Stor ulempe for beboere og næringsdrivende at det fjernes så mange parkeringsplasser. Bifaller oppgradering av gaten.

Kommentar

Anbefalingene om bedre tilgjengelighet for parkering og varelevering blir i størst mulig grad forsøkt etterkommet. Forslaget om sykkelfelt opprettholdes og medfører at noe parkering må fjernes.

Dok 47: Ove G. Kalgraff

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser.

Kommentar

Det blir bedre tilrettelagt for parkering og varelevering enn det som ble presentert i høringsforslaget. Forslaget om sykkelfelt opprettholdes og medfører at noe parkering må fjernes.

Dok 48: Lars Jakob Furunes

Mener at det er trafikkfarlig med langsgående parkering innenfor sykkelfeltet. Konflikt ved inn/utkjøring og åpning av bildører.

Kommentar

Ideelt sett burde det ikke vært langsgående parkering langs sykkelfeltet, men dette er en standardløsning i vegnormalene når det også skal tilrettelegges for parkering. Det er lagt inn en buffer mellom sykkelfeltet og oppstillingsplass for å unngå konflikt med åpne dører.

Dok 49: Rune Kvinge

Ser ikke behov for sykkelfelt. Lite trafikk. Bør eventuelt legge sykkelveg langs sjøsiden slik at parkering på motsatt side kan beholdes. Vil beholde alle parkeringsplassene.

Kommentar

En sykkelveg tar like stor plass som to sykkelfelt. Bossnedkastene må ligge i sonen langs vestre fortau. Antall parkeringsplasser langs vestsiden ville derfor blitt det samme med en slik løsning.

Dok 50: Paal Christian Mowinckel

Ønsker god tilgjengelighet i anleggsperioden ved Strandgaten 198. Må sikre vareleveranser til eiendommen i anleggsperioden. Virksomheten er avhengig av parkering for besøkende og bevegelseshemmede og varelevering. Ønsker ikke at parkeringsplasser fjernes. Ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Det kommer til å bli lagt stor vekt på å opprettholde nødvendig tilgjengelighet i anleggsperioden. P-lommen ved nr 198 lages så lang som praktisk mulig. Det skal tilrettelegges for parkering for bevegelseshemmede, endelig plassering avklares i prosjekteringsfasen.

Dok 51: Frida Halstensen

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser. Ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Anbefalingene om bedre tilgjengelighet for parkering og varelevering blir i størst mulig grad forsøkt etterkommet. Forslaget om sykkelfelt opprettholdes og medfører at noe parkering må fjernes.

Dok 52: Arve J. Nilsen

Er bevegelseshemmet og har bil med lift bak. Ber om at p-plasser lages lange nok.

Kommentar

I det videre arbeidet skal vi vurdere muligheten for å legge en HC-parkingsplass i nærheten av nr 201 med tilstrekkelig lengde.

Dok 53: Rasmus Tore Slaattelid

Næringsvirksomheten i Strandgaten 200 har behov for til sammen 15 parkeringsplasser til varebiler. I tillegg er det behov for kundeparkering. Reduksjonen i parkeringsplasser reduserer muligheten til å drive virksomhetene i vesentlig grad.

Kommentar

Det er tilrettelagt for maksimalt med langsgående parkering og flere plasser enn i høringsforslaget. Foreslåtte møbleringssoner er endret til parkeringslommer.

Dok 55: Karl Fredrik Vistad

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser. Ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk

Kommentar

Anbefalingene om bedre tilgjengelighet for parkering og varelevering blir i størst mulig grad forsøkt etterkommet. Forslaget om sykkelfelt opprettholdes og medfører at noe parkering må fjernes.

Dok 56: Vilde Brusletto Stenberg

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser. Ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Anbefalingene om bedre tilgjengelighet for parkering og varelevering blir i størst mulig grad forsøkt etterkommet. Forslaget om sykkelfelt opprettholdes og medfører at noe parkering må fjernes.

Dok 58: Vestlandske Boligbyggelag AS

Prosjektet må ikke legge begrensinger på tilkomsten til nr 196. Gjelder parkering, HC-parkering og vareleveranser. Må sikre tilkomst til garasjeanlegg i underetasje.

Kommentar

Lommen ved nr 196 er beholdt med langsgående parkering/varelevering. Adkomst til garasjeanlegget er opprettholdt.

Dok 60: Hanne Indrehus

Etterspør om andre traseer for sykkel til Nordnes enn Strandgaten har vært vurdert. Kanskje det at en skal grave opp Strandgaten i for stor grad har vært styrende for valg av sykkeltrase til Nordnes. Bekymret for trafikksikkerheten og rammevilkårene for næringsdrivende i Strandgaten.

Kommentar

Ifølge sykkelstrategien vedtatt av bystyret skal det planlegges en hovedrute for sykkel til Nordnes. Hovedruter for sykkel skal være tovegs og merket og skiltet. Det må legges til rette for sykling i begge retninger i samme gate, det er ikke anledning til å splitte traseen til for eksempel parallelle gater.

Sykeltraséen ble først planlagt lagt i C. Sundts gate, blant annet fordi dette var graveklubbens opprinnelige trasevalg for ledningsanleggene. Av forskjellige grunner ble ledningstraseen flyttet til Strandgaten, og i den forbindelse ble det besluttet å skrinlegge C. Sundt gate og planlegge sykkeltrase i Strandgaten. Vår vurdering er at den eneste muligheten en har til å finansiere sykkeltrase til Nordnes er å kombinere disse prosjektene.

Dok 61: Comfort Hotel Holberg

Ønsker at planlagt strekning for varelevering ved hotellet flyttes fra øst- til vestsiden av gaten.

Kommentar

Dette blir tatt til følge.

Dok 63: Anne Magnussen

Foreslår å legge sykkeltrase i C. Sundts gate via Sliberget til Strandgaten. Haugevegen og ytre del av Strandgaten envegskjøres med klokken. Strandgaten stenges ved Nykirken.

Kommentar

Sliberget er bratt og kronglete og tilfredsstillende ikke krav til hovedsykkelrute. Envegskjøring i Haugevegen vil gi et veldig lite fleksibelt system med lang omkjøring for enkelte eiendommer.

Dok 64: Hans Halstensen

Det blir vanskelig å finne parkeringsplass for besøkende til nr 210. Stiller spørsmål ved behovet for sykkelfelt.

Kommentar

Noen parkeringsplasser forsvinner som følge av sykkelfeltene. Det er relativt god parkeringsdekning i nærheten, på Tollbodallmenningen.

Dok 65: Rasmus Tore Slaattelid

Foreslår å legge sykkeltrase i C Sundts gate for å kunne opprettholde parkering i Strandgaten.

Kommentar

Sykeltraséen ble først planlagt lagt i C. Sundts gate, blant annet fordi dette var graveklubbens opprinnelige trasevalg for ledningsanleggene. Av forskjellige grunner ble ledningstraseen flyttet til Strandgaten, og i den forbindelse ble det besluttet å skrinlegge C. Sundt gate og planlegge sykkeltrase i Strandgaten. Vår vurdering er at den eneste muligheten en har til å finansiere sykkeltrase til Nordnes er å kombinere disse prosjektene.

Dok 66: Benedicte Bussesund

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser. Ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Hovedruter for sykkel skal være merket og skiltet. Sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden. Dette medfører at parkering må fjernes.

For å få til helhetlige løsninger for sykkel i sentrum må det legges fysisk til rette i form av sykkelfelt og sykkelvei i mange gater. Det er krevende å tilrettelegge for sykkel i sentrumsgatene, arealet er knapt, og det er mange forhold å ta hensyn til. I Strandgaten forsøkes det å ivareta flest mulig funksjonelle behov, men noen endringer er nødvendig dersom en skal få til løsninger for sykkel.

Dok 67: Elin Kvamme

Mener at sykkelveg langs østsiden av Strandgaten er beste løsning.

Kommentar

Det er fordeler og ulemper med både sykkelveg og sykkelfelt. Sykkelveg langs østsiden har vært vurdert. Den gir størst ulemper for syklister i kryss.

Dok 68: Ina Rabben

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser, mener at det ikke er behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Ifølge sykkelstrategi for Bergen vedtatt av bystyret, skal alle hovedruter ha tovegs sykkeltraseer som er merket og skiltet. Sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden, og dette medfører at noen parkeringsplasser må fjernes.

Dok 69: Rune Seim

Protesterer mot fjerning av offentlige parkeringsplasser, mener at det ikke behov for sykkelfelt pga lav trafikk.

Kommentar

Ifølge sykkelstrategi for Bergen vedtatt av bystyret, skal alle hovedruter ha tovegs sykkeltraseer som er merket og skiltet. Sykkeltraséen tar ca 3 m av gatebredden, og dette medfører at noen parkeringsplasser må fjernes.

Dok 71: Sindre Øvrebø

Er avhengig av mulighet for parkering og varelevering på østsiden av Strandgaten nord for Tollbodallmenningen.

Kommentar

Det er ikke plass til lommer på begge sider av gaten på dette strekket. Parkeringslommer/møbleringsfelt *må* legges langs vestsiden av gaten for å ivareta plassering for bossnedkast. For å imøtekomme behovet for varelevering, planlegges det nå for stansmulighet/varelevering langs fortau på østsiden ved at sykkelfeltet oppheves på en 15 m langs strekning. Det skiltes med parkeringsforbud på vanlig måte. I gater med to kjørefelt er det også tillatt å stanse utenfor sykkelfeltet for å levere varer dersom dette ikke er til stor ulempe for andre trafikanter.

Dok 72: Daniel Jørgensen

Er bekymret for trafikksikkerhet der biltrafikk krysser sykkelfeltet. Ønsker heller sykkelveg.

Kommentar

Både sykkelfelt og sykkelveg er vurdert på strekket. Systemene har sine styrker og svakheter. I bysentrum med lav hastighet og relativt lav trafikk, er det anbefalt å anlegge sykkelfelt. Langsgående parkering er en ulempe ved sykkelfelt, men sykkelveg har sine svakheter ved kryss/avkjørsler.

Dok 73: THG Handelsdata AS

Har parkerings og lasteplass i bakgård i Strandgaten 203. Må ha tilkomst i anleggsfase og permanent. Har behov for parkeringsplasser til besøkende i umiddelbar nærhet. Må ha mulighet for varelevering hele dagen i gaten.

Kommentar

Det er langsgående parkering ved 203. Adkomst til portrom er ivaretatt. Det kommer til å bli lagt stor vekt på å opprettholde nødvendig tilgjengelighet i anleggsperioden.

Dok 74: Hordaland politidistrikt

Har ingen bemerkninger; det forutsettes at Politiet tas med i det videre arbeidet.

Kommentar

Politiet er en viktig aktør og blir tatt med i videre planlegging.

Fremdrift/Status

Konkurransesgrunnlaget for engasjering av entreprenør er under utarbeidelse. Anleggsstart er planlagt til begynnelsen av 4. kvartal 2015. For å få dette til må planmessige avklaringer foreligge i god tid.

Vedlegg:

2. Fagnotat, datert 11.12.2014, med forslag til forprosjekt og høring
3. Plan og snitt i Strandgaten
4. Hovedsykkelrute i Strandgaten. Fagrapport.
5. Strandgaten, gatedekker og kanter. Fagrapport.
6. Revidert planforslag, del 1, datert 10.6.2015
7. Revidert planforslag, del 2, datert 10.6.2015