



Bergenhus, Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate, inkludert kryss med C. Sundts gate; forprosjekt hovedsykkelrute og gateopprusting. Behandling etter høring

MASR ESARK-510-201209904-79

Hva saken gjelder:

I "Sykkelstrategi for Bergen 2010 – 2019", vedtatt av bystyret 26.april 2010, er "Nordnesruten" definert som hovedrute for sykkel i C. Sundts gate og Strandgaten. Hovedrutene skal være attraktive og trafikksikre, tilrettelagt for effektiv transportsykling i 30 km/t og syklende skal oppleve kontinuitet og god tilgjengelighet. For å være mest mulig effektivt og trygt skal tilbudet for gående og syklende skilles, enten som sykkelveg med fortau, eller med sykkelfelt i kjørebanelen.

I tråd med nevnte føring er det utarbeidet et forprosjekt for gateopprustning inkludert sykkelfelt på strekningen mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate, og kryss med C. Sundts gate i sør-øst. Det er samtidig lagt til rette for øvrige funksjoner og arealbruk på gateplan, slik at fremtidig bruk av gatetversnittet er klargjort i en helhet. Gatedekket skal rustes opp etter at «Graveklubben» har etablert rør og kabler for fjernvarme, bossnett, vann, avløp, tele og strøm på strekningen. Forprosjektet er således utformet i regi av partene i Bergensprogrammet, i samarbeid med «Graveklubben» (BKK Varme as, BIR as, VA-etaten og Telenor ASA.)

I samband med «Graveklubben»'s forarbeider ble sykkeltraséen først planlagt å følge C. Sundts gate, helt fra Østre Murallmenning til Tollbodallmenning, «Graveklubben»'s planer ble senere endret slik at kabler og rør skulle legges i Strandgaten. Som en følge av dette er det nå etablert bossnett i «Gågaten». Ved å kombinere etablering av nytt gatedekke med «Graveklubben»'s oppgradering av kabel- og ledningsnett, oppnås både realistisk og rasjonell utbygging av sykkeltrasé i sentrum. En slik samlet gjennomføring bidrar også til å begrense ulempene for omgivelsene og trafikantene.

I fagnotatet og delrapporter til sak 1101/15 ble utforming og materialbruk drøftet ut fra både funksjonelle behov og anbefalinger fra «sykkelfaglig hold»/sykkelgruppen og representanter for vareleverandørene (LUKS).

Dagens situasjon

Strandgaten går langs Nordnes' østside mellom Torgallmenning og Nordnesgaten, med samlet lengde ca. 1,2 km. Tverrsnittet innenfor prosjektområdet varierer mellom 10 og 18 meter, mens dekket er smågatestein satt i buemønster, med i hovedsak asfalt på fortauene. C. Sundts gate og nordre del av Strandgaten utgjør toveis trafikkert samlegate til/fra Nordnes, sammen med Markeveien/ Haugeveien. Kommunale del av Strandgaten er envegsregulert fra Tollbodallmenningen til Holbergsallmenningen, m/tosidig parkering. På hele strekningen er det i dag stort sett mulig å levere varer til fasadene. Parkering er regulert med gateparkering på dagtid (i hovedsak langs vestsiden av gaten). På kveldstid og i helgene kan det parkeres på begge sider langs deler av gatene. Havnevesenet har noe avgiftsparkering, i tillegg til reservert parkering på havnearealene. Inndragning av gateparkering etter Klostergarasjen åpnet, ref. bystyresak 315/05, er gjennomført.

Forprosjektet

Planmaterialet viser kjøremønster og fordeling av tverrsnittet mellom trafikanter, ved hjelp av:

- linjeføring i gate

- kryssløsning
- sykkelfelt, bussholdeplasser, parkering, varelevering
- utforming/materialbruk.
- belysning/møblering/trær/skilting
- areal avsatt til nedkast for bossnett

I forprosjektet ble det gjort en mulighetsstudie med to forskjellige sykkelsystem; sykkelveg og sykkelfelt, vurdert i forhold til geometri, lesbarhet, kryss og endepunkter, fremkommelighet, kollektivtrafikk, øvrig trafikk, gangtrafikk, varelevering, parkering og trafikksikkerhet. Det anbefales tosidig sykkelfelt mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate og ned til C Sundts gate, delvis som tovegs sykling i envegskjørt gate. Dette er en vanlig og anbefalt løsning i sentrumsgater og bidrar til at sykkelfelt får samme status som et vanlig kjørefelt. Når sykkelfelt inngår i eksisterende vegsystem blir de enkle å forholde seg til for andre kjørende.

Dagens kjøremønster med envegskjøring på deler av strekningen foreslås opprettholdt. I dag er fartsgrensen 50 km/t, mens ny fartsgrense 30 km/t betinger fysiske tiltak for å oppnå lavt nok fartsnivå. For å ivareta trafikksikkerhet og unngå rygging ut i sykkelfeltet, foreslås langsgående parkering i stedet for dagens skråparkering. Tovegs sykling i envegskjørt gate fordrer egen skilting, og trafikk fra sideveg må ta hensyn til at det kan komme syklist fra «feil» retning.

Høringen

Byrådet vedtok i møtet 26.mars 2015, sak 1101/15, at forprosjektet skulle sendes på høring. I april ble forprosjektet sendt på høring til grunneiere, leietakere og berørte etater med høringsfrist 20. mai. Åpent informasjonsmøte er avholdt i samarbeid med «Graveklubben», og 5.mai ble «Kommunalt råd for funksjonshemmede» orientert om prosjektet. Rådet har ikke avgitt noen uttalelse i den forbindelse. Det kom inn 40 høringsuttalelser. I hovedsak gjelder dette følgende tema:

- parkering og varelevering
- ikke behov for sykkelfelt i denne delen av Strandgaten; stille gate med lite trafikk tilsier at det uten større problem bør kunne sykles i blandet trafikk

Synspunkt som kom fram ved høringen og justeringer som følge av disse, er redegjort for og kommentert i fagnotat og tilhørende reviderte plantegninger- alle datert 10.juni 2015.

Beskrivelse og resultat av høringen

Parkering

Tilbudet i gaten reduseres når skråparkering opphører og det avsettes areal til sykkeltrasé, møbleringssone og busslommer. I dag er det ca. 130 p-plasser i Strandgaten, mens høringsutkastet viste ca. 40-45 plasser i gaten - i kombinasjon med bruk av Klostergarasjen eller tilstøtende gater.

Etter høringen er ønsket om bedre tilgjengelighet for parkering og varelevering i størst mulig grad forsøkt etterkommet; Langsgående parkering foreslås økt fra 220 til 365 meter ved omdisponering av opprinnelig foreslått møbleringsfelt.

Enkelte detaljer vil bli løst i prosjekteringsfasen, i samarbeid med berørte parter- for eksempel skilting, nøyaktig disponering av arealene avsatt til parkering og varelevering. Det skal tilrettelegges for plasser reservert og utformet for bevegelsehemmede. Spørsmålet om det skal etableres ladepunkt for EL-bil, vil bli vurdert i den fasen. Ved Nykirken vil det bli tilrettelagt for noe mer langsgående parkering, i samarbeid med Kirkelig Fellelsråd.

Fagetaten understreker at parkering mot kjørebane og sykkel på innsiden, mot fortau, er en sterkt frarådet løsning på grunn av konflikter med parkerte biler og uhensiktsmessig linjeføring for syklist. Løsning med langsgående parkering langs sykkelfelt er en standardløsning i vegnormalene, der det også skal tilrettelegges for parkering. Det er lagt inn en buffer mellom sykkelfeltet og oppstillingsplass for å unngå konflikt ved åpning av bildører.

Varelevering

Det etableres langsgående lommer for varelevering på vestsiden av gaten og oppstillingsplass på østsiden av gaten, mellom Nykirkeallmenningen - Holbergsallmenningen. Ved bruk av skilting gis adgang til stans langs fortau i kombinasjon med at sykkelfeltet oppheves på en 15 meters strekning. På vanlig måte vil det blir skiltet med parkeringsforbud.

Hovedruter for sykkel

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

Materialbruk/utførelse

Ut fra estetikk og byform ble det anbefalt at gateløpet ble lagt med brostein i hele trafikkarealet og skifer på fortau, og at tekniske løsninger tas i bruk for å ivareta ulike rullende trafikantgrupper. Diagonalt satt smågatestein gir minst ulempe for syklistene. Det blir lagt stor vekt på å opprettholde nødvendig tilgjengelighet i anleggsperioden. Eksisterende trær vil bli tatt vare på og omplassert, eventuelt supplert.

Anleggsfase og drift

Adkomst til portrom er ivaretatt. Det kommer til å bli lagt stor vekt på å opprettholde nødvendig tilgjengelighet i anleggsperioden. Skifer på dekke løses med kjøresterk oppbygging. Det vil være krav om istandsetting av dekke til eksisterende standard ved eventuelt behov for graving etter at gaten er ferdigstilt.

Bossnedkast

Disse er omfattet av søknadsplikt etter plan- og bygningsloven, og vil bli nabovarslet i forkant av behandling av byggesøknad.

Byrådets merknader

Byråden ser positivt på at det nå foreligger planer for gateopprustning og sykkeltiltak langs Nordnesryggens østside. Når gateopprustningen organiseres i samarbeid med «Graveklubben» blir det lavere kostnader for den enkelte aktør, og når gatedekket ferdigstilles kan snarlig behov for graving unngås. For syklistene vil forbindelse fra Torget mot Nordnes bli betydelig styrket for denne trafikantgruppen, selv om indre del av C. Sundts gate ennå ikke er klart for oppgradering. Det forsøkes å ivareta flest mulig funksjonelle behov, men noen hensyn må vike dersom en både skal få lagt til rette for sykkel i sentrum og avsatt areal for nedkast for bossnettet.

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. En sykkelveg tar like stor plass som to sykkelfelt.

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.

Etter høringen er langsgående parkering økt så mye som praktisk mulig ved at møbleringssoner er omgjort til parkeringslommer. Prosjektet er således revidert og justert noe slik at areal til parkering og varelevering økes, mens hovedgrepet med sykkelfelt anbefales opprettholdt.

Midler til finansiering av sykkeltraseen «Nordnesruten» inngår i søknad om «Belønningsordninger for bedre kollektivbruk og mindre bilbruk i byområdene». Brev om tildeling av midler for 2015 og inngåelse av avtale er mottatt fra Samferdselsdepartementet. I tillegg vil bidrag fra Bergensprogrammet bli avklart gjennom behandling av Plan og byggeprogram for 2016. Det er forventet at anleggsarbeidene i regi av «Graveklubben» startes opp 4. kvartal 2015.

I kommunens budsjett for 2015 inngår 2 millioner til «Økte investeringsmidler til aktuelle sykkelprosjekter for hovedtrasé gjennom sentrum (sykling i enveiskjørtede gater, utbygging på Nordnes, fremkommelighetstiltak mm). Midlene for 2015 vil bli anvendt til en rekke mindre strakstiltak. Av protokoll framgår også følgende:

Raskere planlegging og utbygging av sykkelveier

Bystyret ber om at det gis generelt økt fokus på planlegging og etablering av sykkelveier. Sykkelsatsing er et tydelig uttrykt satsingsområde. Det må derfor sørges for at dette også tilstrebes gjennomført i forbindelse med utbygging, i tråd med planene.

På denne bakgrunn anser byråden at dette prosjektet er i tråd med bystyrets forventning.

Byråden anbefaler byrådet å vedta de prinsipp for opparbeidelse som beskrives i saken og at revidert plan legges til grunn ved den videre detaljprosjektering av Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate, inkludert kryss med C. Sundts gate i sør-øst.

Vedtakskompetanse:

I henhold til byrådets fullmakt § 2.4 Driftsansvar, har byrådet ansvar og myndighet til å forestå den løpende drift av kommunens virksomhet, herunder beslutning om prinsipp for utforming av kommunal gate. For den del av gaten som er fylkesvei utgjør Statens vegvesen slik myndighet.

Byråden for byutvikling, klima og miljø innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Revidert plan del 1 og 2 datert 10.6.2015 skal ligge til grunn for utforming av hovedsykkelrute og gateopprusting av Strandgaten mellom Holbergsallmenningen og Tidemands gate, inkludert kryss med C. Sundts gate.

Dato: 08. september 2015

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Henning Warloe
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat etter høring, datert 10.6.2015
Strandgaten del 1, revidert plan, datert 10.6.2015
Strandgaten del 2, revidert plan, datert 10.6.2015
Byrådssak 1101/15, beslutning om høring
Fagnotat, datert 11.12.2014, med tilhørende vedlegg:
Plan og snitt i Strandgaten
Hovedsykkelrute i Strandgaten. Fagrapport.
Strandgaten, gatedekker og kanter. Fagrapport.