



BERGEN
KOMMUNE

Oktober 2018

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2019-2021

Kommunale veger



Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	0
Forord.....	3
1 Handlingsplan for trafikksikkerhet 2019-2021 – kommunale veger	4
1.1 Bakgrunn og formål	4
1.2 Organisering og gjennomføring.....	5
1.3 Nasjonale og lokale føringer for TS-arbeidet i Bergen	5
1.4 Hovedgrep for å bedre trafikksikkerheten	5
1.4.1 Redusert biltrafikk	5
1.4.2 Redusert fart.....	6
1.4.3 Separering mellom ulike trafikantgrupper	6
1.4.4 Gangfelt	7
1.4.5 Miljøgater	8
1.4.6 Barnetråkk og snarveger	8
1.4.7 Universell utforming.....	9
1.4.8 Drift og vedlikehold for gående og syklende.....	10
1.4.9 Hjertesoner.....	10
1.5 Storbykommunenes ansvar i forhold til Nasjonal tiltaksplan	11
2 Tiltakstyper og behov.....	11
2.1 Investeringstiltak	12
2.2 Mindre TS-tiltak	13
2.2.1 Fartsdempende tiltak (tiltak mot møteulykker)	13
2.2.2 Trafikkskilt	13
2.2.3 Vegbelysning (Tiltak mot mørkeulykker).....	14
2.2.4 Gangfelt	14
2.2.5 Trafikkregistrering og tilhørende tiltak	14
2.3 Trygg skoleveg («Hjertesone»/områdeutredninger)	15
3 Økonomisk ramme og prioriteringer.....	17
3.1 Finansiering av trafikksikringstiltak på kommunale veger	17
3.2 Pågående investeringsprosjekter	17
3.3 Nye prosjekter	18
3.3.1 Investeringstiltak	18

3.3.2	Planmidler	18
3.3.3	Mindre TS-tiltak og Trygg skolevei	18
3.4	Forslag til prioritering av investeringstiltak for perioden 2019-2021	19
3.4.1	Lyngbøveien trafiksikring.....	20
4	Prioriterte større tiltak - kort beskrivelse	21
4.1	Nye investeringsprosjekter.....	21
5	Avslutning	23

Forord

Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2019-2021 (vedtatt av bystyret i juni 2018) gir en helhetlig oversikt over trafikksikkerhetsforholdene i Bergen. I Trafikksikkerhetsplan for Bergen er det spilt inn mange tiltak på både fylkesveger og kommunale veger. Innspill til fylkeskommunale veger vurderes av Statens vegvesen, og er tatt med i tiltaksplan trafikksikkerhetstiltak i Miljøløftet 2018-2021. Handlingsplan for trafikksikkerhet 2019 – 2021 omhandler tiltakene på kommunale veier.

Trafikksikkerhetsplanen gir grunnlaget for prioriteringene som er gjort i handlingsplanen. «Nullvisjonen» legger sterke føringer for både satsingsområder og for valg av spesifikke tiltak. I tillegg til hovedmålet «Å få færre drepte og hardt skadde i trafikken», er midlene til trafikksikringstiltak på kommunale veger øremerket til tiltak rettet mot faktisk og følt risiko, hvor målet er at trygghet og trygghetsfølelse for gående og syklende skal økes. Her skal særlig skoleveger og områder der eldre ferdes prioriteres.

Handlingsplanen skal bidra til at Bergen når sine overordnede visjoner i kommuneplanens samfunnsdel om å være en aktiv og attraktiv by. «Gå-byen» er etablert som begrep. Målet både nasjonalt og lokalt er at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med gange, sykling og kollektivtransport. I gjeldende sykkelstrategi skal andelen syklistene økes til 10%. I Grønn strategi (Klima- og miljøhandlingsplanen fra 2016) heter det at biltrafikken skal reduseres med 20% innen 2020..

Gjennom denne handlingsplanen legger Bymiljøetaten frem forslag til prioritering av konkrete tiltak på kommunale veger, for perioden 2019-2021.

Bergen, oktober 2018

1 Handlingsplan for trafikksikkerhet 2019-2021 – kommunale veger

1.1 Bakgrunn og formål

Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2019-2021 ble vedtatt i bystyret 20.06.18, sak 177/18. Planen gir et bredt og samlet grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetstiltak i Bergen kommune, og er grunnlaget for handlingsplan 2019-2021.

I forbindelse med bystyrets behandling av Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2018-2021, ble bl.a. følgende vedtatt:

1. *«Bergen bystyre vedtar at Trafikksikkerhetsplan for Bergen legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Bergen kommune, og for prioriteringene i handlingsprogrammet for trafikksikkerhetstiltak med følgende endring:
a) Planperioden for trafikksikkerhetsplanen endres fra 2018-2021 til 2019-2021.»*
2. *«Planperioden for det kommende handlingsprogrammet endres likeledes fra 2018-2021 til 2019-2021.»*
3. *«.....»*
4. *«.....»*
5. *«Bystyret viser til at det tre viktigste hovedgrepene som kan tas for å bedre trafikksikkerheten i Bergen er 1) redusert biltrafikk, 2) redusert fart og 3) separering mellom ulike trafikantgrupper. Bystyret ber om at disse hovedgrepene legges til grunn for prioritering av tiltak i handlingsplanen for trafikksikkerhet.»*
6. *«Bystyret merker seg at opphøyde gangfelt og miljøgater er de to mest effektive tiltakene for å bedre trafikksikkerheten, og ber om at slike tiltak får høy prioritet i det videre arbeidet»*
7. *«Bystyret understreker betydningen av barnetråkk og snarveier som trafikksikre alternativer. Kartlegging og sikring av barnetråkk, må derfor, sammen med etablering av nye snarveier, bli en sentral del av den kommende handlingsplanen»*
8. *«Bystyret ber om at det utformes konkrete tiltak for å bedre trafikksikkerheten for funksjonshemmede, eksempelvis synshemmede fotgjengere, i den kommende handlingsplanen»*

Bystyret vedtok å endre planperioden for handlingsprogrammet fra 2018-2021 til 2019 – 2021, slik at det første året for handlingsprogrammet ble det kommende året.

Gjennom handlingsplanen legges frem forslag til prioritering av trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger, og er det førende dokumentet for detaljering av de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene. I handlingsplanen har en i tråd med bystyrets vedtak vurdert redusert biltrafikk, redusert fart og separering mellom ulike trafikantgrupper. Aktuelle virkemidler er blant annet gangfelt, miljøgater, snarveier og barnetråkk, samt fokus på universelt utformede tiltak.

Handlingsplan for Trafikksikkerhet 2019-2021 kommunale veger, er samkjørt med Tiltaksplan trafikksikkerhetstiltak i Miljøløftet 2018-2021 fylkesveger. Den er også samkjørt med den foreslåtte «Strategi for drift og vedlikehold 2018-2027.Kommunale veger».

1.2 Organisering og gjennomføring

Handlingsplanen er utarbeidet av en arbeidsgruppe med deltakere fra Bymiljøetaten og Statens vegvesen. Arbeidet med planen startet i februar, og ble avsluttet i september 2018. Arbeidsgruppen har befart alle innmeldte innspill til investeringstiltak på kommunale veger, registrert disse i egen mal, og grovkalkulert alle prioriterte innspill til investeringstiltak.

1.3 Nasjonale og lokale føringer for TS-arbeidet i Bergen

Både på nasjonalt og lokalt nivå finnes det føringer som er relevante i arbeidet med handlingsplanen. Handlingsplanen er utarbeidet med forankring i:

- Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2019-2021
- Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) og Medl. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021
- Regional transportplan Hordaland 2018-2029
- Trafikksikkerhetshåndboken, TØI
- Kommuneplanens areal
- Sykkelstrategi for Bergen 2010 - 2019
- Grønn strategi (Klima- og miljøhandlingsplanen fra 2016)

I planene er «Nullvisjonen», med ingen drepte og hardt skadde i trafikken, en sentral premiss. Likeledes er målet om «Nullveskt» som sier at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, et viktig grunnlag for arbeidet med trafikksikkerhet og mobilitet.

1.4 Hovedgrep for å bedre trafikksikkerheten

1.4.1 Redusert biltrafikk

Målet både nasjonalt og lokalt er at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med gange, sykling og kollektivtransport. Handlingsplanen skal bidra til at Bergen når sine overordnede visjoner i kommuneplanens samfunnsdel om å være en aktiv og attraktiv by. «Gå-byen» er etablert som begrep. Samfunnsdelen legger derfor vekt på at disse trafikantgruppene prioriteres i kommunens arbeid, og er et vesentlig premiss for den arealpolitikken som føres med fortetting langs kollektivknutepunkt og i senterområder. Kommunens samarbeid med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune gjennom Miljøløftet er et vesentlig bidrag til dette.

En økning i antall gående og syklende vil kunne gi nye trafikksikkerhetsutfordringer, med tilhørende større behov for tiltak i infrastruktur. Blant satsingsområdene er strukturelle grep som eksempelvis prosjektet «Bilfri-bydel», og planlegging av sammenhengende traseer. Et

strategisk grep er også å gjennomføre enkelttiltak i nærmiljøene som gjør gange, sykling og bruk av kollektiv både enklere og tryggere i den enkeltes hverdag. Eksempler på slike prosjekter er Miljøløftets satsing på «snarveier til bybanen» og utbedring av bussholdeplasser. Når Bergen skal bli en «gåby» som prioriterer gående og syklende framfor bilister, må dette inn som en klar prioritering i alle planer som har en innvirkning på tilbudet til disse trafikantgruppene.

Det blir ofte fokusert på nyanlegg for gående, syklende og kollektivreisende når det gjelder hvilke tiltak som må på plass for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. For å øke attraktiviteten til de «myke» tilbudene er det viktig at nye og eksisterende tilbud blir opplevd som trygge, attraktive, fremkommelige og er universelt utformet. En vesentlig forutsetning for et attraktivt tilbud er et godt nivå på drift og vedlikehold av både nye og eksisterende traseer.

Veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og vil gi flere myke trafikanter. Dette kan igjen gi et annet ulykkesbildet enn i dag. Det er i dag flere ulykker knyttet til fotgjengere og syklistene pr. transporterte kilometer, enn for bilister. Paradokset er dermed at en endring av trafikkstrømmene fra bilbasert bruk til mer gange og sykkel, isolert sett, kan gi en høyere risiko for ulykker. Det blir derfor viktig å både forebygge og tilrettelegge for trafikksikre løsninger. Dette gjøres gjennom godt planarbeid, ved gjennomføring av konkrete tiltak og ved å sikre et godt nivå på drift og vedlikehold.

1.4.2 Redusert fart

Fart har en vesentlig innvirkning både på risikoen for at ulykker inntreffer, og for konsekvens og alvorlighetsgrad. Selv med nye og sikrere biler øker risikoen for å omkomme som bilist eller passasjer dramatisk dersom farten i kollisjonsøyeblikket overstiger ca. 70 km/t. For fotgjengere vil en treffhastighet på 50 km/t bety at ca. 80% vil omkomme, mens rundt 10 % omkommer hvis treffhastigheten er 30 km/t.

Fotgjengerulykkene utgjør en høy andel av de alvorlig skadde. Det er derfor viktig å prioritere tiltak som reduserer disse ulykkene, og som fører til at alvorlighetsgraden blir redusert når ulykken først inntreffer. Fotgjengernes tåleevne varierer med alderen. Dette er delvis en av årsakene til at eldre er overrepresentert i gruppen med alvorlige skader. Økende befolkningstall i de eldre aldersklasser tilsier også vektlegging av tiltak mot denne aldersgruppen.

Fartsdemping er blant sikringstiltakene som har dokumentert best virkning og som virker godt på alle typer ulykker. Fartsdempende tiltak er en gruppe med tiltak, slik som forhøyninger i veibanen, innsnevring av veibanen, osv. De fleste fartsdempende tiltakene er rettet mot sikring av myke trafikanter.

1.4.3 Separering mellom ulike trafikantgrupper

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på sykkel eller som gående er 3–4 ganger høyere per km enn for bilførere. Undersøkelser knyttet til gange og sykling viser at opplevd trafikksikkerhet er noe av det viktigste for om en velger å gå eller sykle. Dette gjelder reell sikkerhet men også følt trygghet. På strekninger der det ferdes mange syklistene og fotgjengere,

bør disse trafikantgruppene separeres fysisk og ikke ferdes på samme trafikkareal. Det må tas hensyn til at syklister er en sammensatt gruppe med ulike behov og trafikanterfaring.

Separering av trafikantgrupper er, og blir viktig, når gange og sykkel skal ta en betydelig del av trafikkveksten. Dette krever en målrettet innsats. Strekninger som mangler god langsgående separering for myke trafikanter, bør prioriteres utbedret.

El-sykler og motoriserte sparkesykler representerer en ny utfordring da høyere hastighet gir større skadepotensiale. En ny studie fra Israel ¹⁾ hvor det er sett på ulykker med el-sykkel og motorisert sparkesykkel, viser at de som skades i forbindelse med ulykker får langt større skader enn de som har vært involvert i ulykker med vanlige sykler. Israel har i likhet med Norge lovregulerte elsykler, med de samme europeiske EN-kravene. I Norge mangler vi oversikt over skadeomfang.

Når Bergen skal bli en «gåby» som prioriterer gående og syklende framfor bilister, må dette inn som en klar prioritering i alle planer som har en innvirkning på tilbudet.

Nedenfor vises bilde av Skeieveien, hvor en har separert myke trafikanter fra bilvei (bilveien er til høyre i bildet). Det er også etablert fartsdempende tiltak og veibelysning



1.4.4 Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av veg. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for myke trafikanter ²⁾. Det er ikke funnet klare årsaker til dette, men det kan ha sammenheng med at fotgjengeren overvurderer bilistens evne til å oppdage dem og stoppe. Fotgjengeren får en falsk trygghetsfølelse. Gangfelt kan være vanlig oppmerket, opphøyd, eller signalregulert ³⁾. TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å

¹⁾ Studien er gjennomført av senter for trauma- og akuttmedisin ved Gertner-instituttet for epidemiologi og offentlig helsepolitikk i Israel og universitetet i Tel Aviv, i perioden 2013-2015

²⁾ For utdypende info om hvorfor det skjer ulykker med vanlige gangfelt, se Trafikksikkerhetsplanen kap. 4.3

³⁾ Signalregulerte gangfelt har ikke vært etablert på kommunale veger

utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave. Det er viktig å understreke at gangfelt primært ikke er et sikringstiltak men et fremkommelighetstiltak ⁴⁾).

Som et alternativ til opphøyd gangfelt, etablerer Bymiljøetaten vanligvis fartsdempende tiltak før/etter gangfelt. Dette er mer trafikksikkert da bilistene må sette ned farten før gangfeltet.

1.4.5 Miljøgater

En miljøgate er en hovedveg i ett tettsted, som regel med gjennomgangstrafikk, med ulike fartsreduserende tiltak, som skal gjøre vegen mer attraktiv for gående og syklende. Ofte forbedrer miljøgaten stedsutviklingen og det estetiske inntrykket. Miljøgater er ment å redusere gjennomsnittsfarten og dermed også antall ulykker. Fremkommeligheten i miljøgater er som regel forbedret for lokaltrafikk, fotgjengere og syklist, på bekostning av gjennomgangstrafikk.

Vanlige tiltak i miljøgater er redusert kjørebanebredde over lengre strekninger, samt andre fartsreduserende tiltak som for eksempel humper og/eller opphøyde gangfelt/områder eller innsnevring av kjørebanen. Andre mulige tiltak er fortauutvidelser i kryss, beplantning og møblering av fortau, trafikkøyer, belysning, mm. Ut fra blandingen av trafikantgrupper bør fartsgrensen være 30 eller 40 km/t, men i praksis har mange miljøgater i Norge en fartsgrense på 50 km/t. I Bergen er det etablert 30-sone på veger i sentrum, og miljøgatene som er etablert bl.a. på Nøstet og i Sandviken har fartsgrense 30 km/t. For å skape et estetisk tiltalende inntrykk, benyttes ofte materialer av god kvalitet og en bevisst variert utforming, som forskjellige typer heller og gatestein som brukes på fortau og ved opphøyde gangfelt/områder.

Tiltak som er vanlige i miljøgater vil bli vurdert ved planlegging av tiltak foreslått i handlingsplanen. For Lyngbøveien kan det nevnes at innsnevring av kjørebanen til ett felt, er foreslått langs to strekninger for å få bredere fortau, bl.a langs barnehagen. Miljøgate er også et alternativ i Skanselien, hvor det bl.a vil bli vurdert et annet gatebelegg på strekningen som mangler fortau.

1.4.6 Barnetråkk og snarveger

Skoleveger kan også bestå av snarveger på både offentlig og privat grunn. På grunn av krevende topografi er attraktiviteten og effektiviteten til flere gangruter i Bergen avhengig av snarveger for at flere skal velge å gå og reise kollektivt. Mange snarveger er små tråkk etablert gjennom bruk. De er ofte smale, mørke og ikke gjenstand for noe offentlig drift og vedlikehold. De fleste snarveier ligger på privat grunn. Kartlegging og sikring av «Barnetråkk», sammen med etablering av nye snarveger, må være en sentral del av områdeutredninger, og ses i sammenheng med «Hjertesone» (nærmere om «Hjertesone» i punktene 1.4.9 og 2.3).

⁴⁾ Gangfelt er først og fremst et fremkommelighetstiltak for gående på steder der trafikkmengden er så stor at det er tidkrevende å krysse vegen. Gangfeltet gir prioritet for den gående, jfr Trafikksikkerhetsplanen kap. 4.3

Bymiljøetaten har sammen med Miljøløftet, gjennomført tiltak for om lag 20 mill.kr ifm «Snarvei-prosjektet», hvor målet har vært å lage snarveier til Bybanen. Samlet er det vurdert om lag 50 tiltak i prosjektet, hvorav 17 snarveier i Fana og Ytrebygda er oppgradert, og om lag 10 tiltak til skal gjennomføres.

Nedenfor er et før og etter bilde av opparbeidet snarvei i Mårdalen til bybanestoppet Mårdalen.



1.4.7 Universell utforming

Universell utforming (UU) er et lovpålagt krav, og skal gjøre byen tilgjengelige for alle uavhengig av funksjonsgrad. Universell utforming gagnar ikke bare de som trenger ekstra tilrettelegging, men fører også til et sikrere og mer attraktivt tilbud for alle. Fokus på universell utforming bl.a. nedsenket kantstein og ledelinjer i gategrunn og ved kryssingspunkt, er viktig for å bedre trafiksikkerheten for alle fotgjengere. Det er viktig å satse på universell utforming også fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Universelt utformede løsninger skal være intuitive i bruk for bilførere og fotgjengere. Godt vedlikehold av gangtraséer er en viktig forutsetning for universell utforming.

Nedenfor vises oppstramming av kryss og utplassering av ledelinjer ved St. Olavs vei.



1.4.8 Drift og vedlikehold for gående og syklende

Bymiljøetaten er ansvarlig for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier, og har som hovedformål å sørge for at kommunen har et trafikksikkert vegnett med tilfredsstillende fremkommelighet for alle trafikantgrupper.

Standarden på drift og vedlikehold påvirker risikoen for ulykker for både gående og syklende, både vinter og sommer. Eksempelvis vil mangelfull vinterdrift/vedlikehold av gang og sykkelveier kunne være en viktig årsak til ulykker, fordi snø og is kan øke risikoen for fall og andre uhell og ellers gi redusert fremkommelighet som fører til at myke trafikanter trekker ut i kjørebanelen.

Godt vegdekke og gode siktforhold er viktig for å kunne ferdes trygt. Erfaring viser at dersom gang/sykkelveien ikke er kostet om sommeren, og vegetasjonen holdt nede, så øker risikoen for ulykker. I tillegg er det også slik at en del syklistene trekker ut i veibanen dersom fremkommeligheten oppleves bedre der.

God og kontinuerlig drift og vedlikehold vinter som sommer gir økt trygghet da dette sikrer at samme ferdselsmønstre brukes alle årstider.

Det er viktig at samspillet mellom trafikksikkerhetsarbeidet og drift og vedlikehold utvikles videre. Bedre kartlegging av data, trafikkmønstre oa. blir viktig for gjennomføringen av både den foreslåtte drifts- og vedlikeholdstrategien og for gjennomføringen av handlingsplanen for trafikksikkerhetstiltak.

1.4.9 Hjertesoner

«Hjertesone» er en felles dugnad som mellom annet er lansert av Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Formålet er å skape sikrere skoleveger, bedre helse og styrke miljøet i by og bygd.

Bystyret vedtok i sak 258/16, 19.10.2016, bl.a. at alle skoler i Bergen innen utgangen av bystyreperioden skal opprette en «Hjertesone» rundt skolen, hvor det ikke er tillatt å sette av eller hente elever som kjøres til skolen. Videre vedtok bystyret at barn som kjøres skal leveres og hentes på markerte steder utenfor hjertesonen. Skolene ble gitt en vesentlig rolle i trafikksikringsarbeidet ved at bystyret vedtok at alle skoler skal utarbeide en egen trafikksikringsplan med risikovurdering og tiltaksplan, samtidig som bystyret fastsatte at skolene skal være pådrivere for at flest mulig går og sykler til skolen.

I sak 229/17, 27.9.2017, besluttet og konkretiserte bystyret hvordan hjertesonearbeidet ved skolene skulle gjennomføres. I saksunderlaget for vedtaket ble økt kunnskap og bevissthet om trafikksikringsarbeidet vektlagt, samtidig som det ble åpnet for fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet ved og i nærheten av skolene. Videre ble det pekt på at skolene gis anledning til å komme med sine innspill til ønskede tiltak i forbindelse med utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen. I saken ble det lagt til grunn at skoler kan søke om midler til gjennomføring av mindre investeringstiltak som del av prosjektet, og at hjertesonesatsingen følges opp i denne sammenheng. Samtidig er det presisert at investeringstiltak erfaringsmessig krever tid og ressurser, og at det derfor ikke er innenfor prosjektets rammer å ferdigstille tiltak ved alle skoler innen utgangen av bystyreperioden.

1.5 Storbykommunenes ansvar i forhold til Nasjonal tiltaksplan

Bystyret (jfr. sak 4/18) har i forbindelse med høringsbehandling av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021, vedtatt at tiltakene som storbykommunene har fått ansvar for skal følges opp i planperioden. Disse er:

1. Implementering av nye fartsgrensekriterier
2. Barn og unge
3. Gående og syklende
4. Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner
 - a) Oppfordre Barn og unges kommunestyre/Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn og unge.
 - b) Tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.
 - c) Storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.
 - d) Bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.

Oppfølgingstiltakene for storbykommunene er gode og relevante, men understreker samtidig at de er svært omfattende, og krever finansiering og innsats også fra de andre samarbeidspartene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Særlig arbeidet med å implementere «Hjertesoner» ved alle skoler i Bergen, er et eksempel på tiltak som samsvarer med alle de definerte tiltaksgruppene. Dette viser etter kommunens vurdering tiltakets store relevans for alle parter i trafikksikkerhetsarbeidet.

2 Tiltakstyper og behov

Der er gjennom høringsprosessen til Trafikksikkerhetsplanen kommet mer enn 180 innspill til tiltak på kommunal vei, fordelt på tiltakskategoriene investeringstiltak, fartsdempende tiltak, trafikkskilt, vegbelysning og gangfelt. Innspillene er vist på bydelsvise kart og tabeller i trafikksikkerhetsplanens vedlegg.

Det er gjennomført en systematisk bearbeiding og analyse av alle investeringstiltak for å komme frem til en prioritert utførelsesliste. Alle investeringstiltak er befart og registrert i egen mal ⁵⁾, og det er gjennomført en trafikkfaglig vurdering av hvert enkelt tiltak⁶⁾. Alle

⁵⁾ T-ESS er en metode for systematisk registrering av farlige punkt på vegnettet, vurdere disse med hensyn på vegnormaler og risiko, samt foreslå tiltak som kan redusere risikoen for personskadeulykke. Metoden er utviklet av Statens vegvesen.

vurderinger gjøres med utgangspunkt i Statens vegvesen sine håndbøker, samt Vegnorm for Bergen med vedlegg.

I handlingsplanen er tiltakene inndelt i ulike tiltakstyper:

- Investeringstiltak.
- Mindre TS-tiltak. Dette er avgrensede tiltak, slik som:
 - a) Fartsdempende tiltak
 - b) Trafikkskilt
 - c) Vegbelysning
 - d) Gangfelt
 - e) Trafikkregistrering og tilhørende tiltak
- Trygg skoleveg
 - a) Hjertesone / områdeutredninger

Mer om disse under:

2.1 Investeringstiltak

I forbindelse med høringen av trafikksikkerhetsplanen ble det spilt inn og registrert mange utrygghetspunkt- og strekninger på kommunale veger som omfatter tiltak av større omfang, og ofte etablering av fortau. Se kapittel 4 for en nærmere beskrivelse av tiltakene som er kommet inn i denne handlingsplanen, og som utgjør prosjektporteføljen det vil arbeides videre med.

Mange av tiltakene nødvendiggjør behov for planlegging, prosjektering, regulering, og grunnavtaler før tiltak kan gjennomføres, og det foreslås derfor at det avsettes egne midler til dette.

Nedenfor er bilde fra Grønnestølsveien hvor det er etablert fortau mellom Fjøsangervegen og Løbergsalléen.

⁶ For utfyllende informasjon vedr. prioritering av tiltak, se Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2019-2021 - «Grunnlag for prioritering av tiltak» under Vedlegg - Innmeldte innspill til utrygghetspunkt- og strekninger i bydelene.



2.2 Mindre TS-tiltak

Mindre TS-tiltak omfatter et sett av tiltak som omtales nærmere under. Totalt har en mottatt over 100 forslag av denne kategori i høringsprosessen.

2.2.1 Fartsdempende tiltak (tiltak mot møteulykker)

De fleste møteulykkene skjer mellom biler, og risikoen for å bli alvorlig skadd øker med kollisjonshastigheten. Tiltak som reduserer hastigheten på en vegstrekning, er et godt eksempel på tiltak som kan redusere både ulykkene og konsekvensene av disse. Fartsdempende tiltak er blant sikringstiltakene som har god effekt mot høy fart.

Fartsdempende tiltak er en gruppe med tiltak, og blant disse er:

- Fartshumper/fartsputer
- Opphøyde gangfelt/områder
- Oppstramming av kryss
- Innsnevring av kjørebane (fysisk og visuell)
- Rundkjøringer

Fartsdempende tiltak er særlig aktuelt der faktisk fartsnivå er høyere enn fartsgrense eller høyere enn det som ellers er forsvarlig ut i fra forholdene.

2.2.2 Trafikkskilt

Trafikkskiltene er en viktig del av det systemet som informerer, varsler, leder og styrer trafikantene i veg- og trafikksystemet. God og riktig utført skilting er en forutsetning for sikker og effektiv avvikling av vegtrafikken. Det nasjonale regelverket for trafikkskiltene er gitt i vegtrafikkloven, skilteforskriften og skiltnormalen. Samferdselsdepartementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.

2.2.3 Vegbelysning (Tiltak mot mørkeulykker)

Vegbelysning er et godt dokumentert trafikksikkerhetstiltak. Dette har sammenheng med at det meste av informasjonen en som kjørende mottar og bruker i trafikken kommer gjennom synet. I mørke oppfatter øyet kontraster, detaljer og bevegelser langt dårligere enn i dagslys. I henhold til trafikksikkerheshåndboken utarbeidet av transportøkonomisk institutt (TØI) reduserer vegbelysning personskadeulykker i mørke med i gjennomsnitt 26 %. For antall skadde fotgjenger i mørke er det funnet en reduksjon på omtrent 50 %. Resultatene tyder på at vegbelysning har:

- Større effekt på **dødsulykker** enn på mindre alvorlige ulykker
- Større effekt på ulykker med fotgjengere enn på ulykker med motorkjøretøy
- Større effekt i **kryss** enn mellom kryss i tettbygd strøk

Utbedring av vegbelysning gjennomføres normalt ved at alle gamle armaturer byttes ut med nye, dvs. at lyspunkt får skiftet ut gult lys med hvitt LED lys. Etablering av ny vegbelysning ifm bygging av investeringstiltak belastes disse tiltakene.

Generelt er vegene i Bergen godt belyst. Flere veger har et belysningsnivå som ligger over nivået for god trafikksikkerhet. Noen av belysningsanleggene begynner å bli gamle, og belysningsnivået i disse anleggene blir dårligere. Flere steder har også belysningen ujevn kvalitet. Selv om strekningen som helhet er godt belyst, kan det være svak eller feil belysning ved for eksempel et gangfelt. Det er behov for å oppgradere belysningen på flere av vegene i byen. Vegbelysning betyr svært mye for trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel. Kommunen gjennomfører for tiden en oppgradering av kommunale lyspunkt til LED. Det er avsatt 60 mill. til dette arbeidet.

2.2.4 Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av veg. Det må satses på økt forståelse av trafikkbildet og økt ansvarlighet hos trafikantene, og ikke minst hos fotgjengerne. Dette kan paradoksalt nok ofte oppnås ved å fjerne gangfelt ⁷⁾. Da får fotgjengerne en større del av ansvaret for egen sikkerhet, de passer bedre på, og det skjer færre ulykker. Håndbok V127 gir retningslinjer og råd for etablering av gangfelt.

2.2.5 Trafikkregistrering og tilhørende tiltak

I planperioden tas det høyde for at det skal vurderes og gjennomføres mindre TS-tiltak som ikke ennå er spilt inn til trafikksikkerhetsplanen. Erfaringsmessig gjelder dette en betydelig mengde henvendelser som hovedsakelig kommer fra privatpersoner. Det vil også være behov for å gjennomføre tiltak som Bymiljøetaten selv tar initiativ til.

⁷⁾ For utdypende info om hvorfor det skjer ulykker med vanlige gangfelt, se Trafikksikkerhetsplanen kap. 4.3

2.3 Trygg skoleveg («Hjertesone»/områdeutredninger)



Gjennom «Hjertesone» skal elevene oppfordres til å sykle eller gå, mens skolene blir oppfordret til å danne en mest mulig bilfri sone rundt skolen. Den bilfrie sonen kan enten være fysisk stengt for trafikk, eller det kan gjennom foreldresamarbeid avtales sikre stoppesteder utenfor sonen. Det skal gjennomføres en lang rekke områdeutredninger. Byrådet har i handlings- og økonomiplanen for 2019 – 2022 foreslått å bevilge 1 mill årlig hvert år i årene 2020 – 2022.

Nedenfor vise bilde av opparbeidelsen av ny avstigningslomme/rundell og vegbeslysning ved oppsiden av Kringlebotten skole.



Områdeutredninger tar utg.p. i skolekretsene og det gjennomføres helhetlige trafiksikkerhetsutredninger for det aktuelle området. Intensjonen er at fokus på spesielle tema og problemstillinger for myke trafikanter, skal lede frem til anbefalte tiltak i området. Strekninger som brukes som skolevei for barna har hovedfokus i områdeutredningene. Skoleveg kan også bestå av snarveger på både offentlig og privat grunn. Flere ligger på privat grunn og forvaltes derfor ikke i regi av det offentlige i dag, selv om de kobler kommunale tilbud sammen. Kartlegging og sikring av «Barnetråkk», sammen med etablering av nye snarveger, må være en sentral del av områdeutredninger, og ses i sammenheng med «Hjertesone»

Områdeutredninger blir utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Politiet. Grunnlaget for utredningene innebærer:

- Ulykkesanalyse av strekningene

- Hastighetsmålinger og trafikktegninger (ÅDT)
- Registrere bruken av gangfelt (antall kryssende og hvordan de krysser)
- Registrere standard i gangfelt og andre kryssingssteder (sikt, belysning, skilting, UU)
- Registrere det langsgående gangtilbudet
- Kartlegge/samle inn data om «Barnetråkk» og snarveger fra skoler og andre etater
- Registrere standard i kryss/større avkjørsler
- Vurdere innspill
- Vurdere og foreslå tiltak

I arbeidet med hjertesoner vil datainnsamling og analyse av trafikkmønstre være sentralt, og synergier med Drifts og vedlikeholdsstrategien viktig.

Det er i 2017 utarbeidet områdeutredninger for skolekretsene Mathopen, Garnes og Ådnamarka med henblikk på gjennomføring fra 2018. I tillegg har Statens vegvesen i ny Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Miljøløftet 2018-2021, foreslått å utrede nye områdeutredninger/hjertesoner for følgende strekninger/skoleopptaksområder:

Tabell 1: Oversikt over nye områdeutredninger/hjertesoner

<i>Vegnr</i>	<i>Strekning/skoleopptaksområde</i>	<i>Tiltak/kommenter</i>
Fv.171	Skranevatnet	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.171, 179	Aurdalslia	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.176	Liland	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.188	Sædalen	Hjertesone
Fv.188	Nattland	Hjertesone
Fv.190	Vadmyra	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.196	Loddefjord	Områdeutredning/ hjertesone
Fv. 179	Mathopen	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.237	Lone	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.240	Ulsetskogen	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.240	Haukedalen	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.241	Tertnes	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.252	Fridalen	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.264	Chr Krybbe	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.267	Kalvatræet	Områdeutredning/ hjertesone
Fv. 276	Garnes	Områdeutredning/ hjertesone
Fv. 277	Ådnamarka	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.281	Seljedalen	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.282	Varden	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.556	Hjellestad	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.582	Ny-Krohnborg	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.585	Haukeland	Områdeutredning/ hjertesone
Fv.585	Landås	Områdeutredning/ hjertesone

3 Økonomisk ramme og prioriteringer

3.1 Finansiering av trafikksikringstiltak på kommunale veger

Det er flere ulike aktører har ansvar for finansiering og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i Bergen. Tiltak vil bli finansiert over Miljøløftet og egne budsjetter for hhv riksvegnettet, fylkesvegnettet og kommunale veger. Trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet slik som foreslått i dette handlingsprogrammet, blir finansiert over Bergen kommune sitt eget budsjett for Trafikksikkerhet.

Byrådet har nylig lagt frem forslag til Handlings- og økonomiplan 2019-2022

Tabell 2: Fra Forslag til Handlings- og økonomiplan for 2019-2022

Forslag til handlings- og økonomiplan 2019-2022	2019	2020	2021	2022	Sum 2019-2022
Trafikksikkerhetstiltak	22,3	25,8	30,8	10,8	89,7

I trafikksikkerhetsplanens handlingsplanperiode 2019 – 2021 er det foreslått avsatt totalt 78,9 mill.

I tillegg vil arbeidet kommunen gjør på andre områder, slik som satsingen på «sykling mot enveiskjørte gater», utbedring av bussholdeplasser, hjertesoner, mm. også bidra til en bedret trafikksikkerhet.

3.2 Pågående investeringsprosjekter

I handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017 kommunale veger, ble det bevilget midler til totalt 16 prosjekter. Ni av disse prosjektene ble bygget i handlingsplanperioden. Ett prosjekt ble tatt ut av listen da grunnervvsspørsmålet ikke ble løst, ett prosjekt er bygget av utbygger, og ett prosjekt ble stilt i bero da privat reguleringsplan ble avvist. Fire tiltak krevde reguleringsplaner og reguleringsplanprosesser pågår. Disse fire tiltakene; Bankvegen, Lyngbøveien, Johan Berentsens vei og Fredlundveien gjennomføres i denne handlingsplanperioden.

Byrådet vedtok i april 2017 å avsette midler til fire prosjekter som var del av handlingsplan for tiltak på kommunale veger 2014-2017, men som ikke var innenfor bevilgningsnivået på daværende handlingsplan. Tiltakene er Gaupåsvegen (ved Spåkebroen), Brattlandsveien, Søndre Øyjorden og Sagstadvegen. Tiltaket Brattlandvegen er senere tatt ut av listen da

grunnervervsspørsmålet ikke ble løst. I tillegg ønsket byrådet klargjøring av ytterligere fire tiltak som ble vurdert som faglig gode TS-prosjekter. Dette er Skansemyrsveien, Korsnesvegen, Løvåsbakken og Nordeidevegen. Nordeidevegen er senere tatt ut av listen da tiltaket gjennomføres av utbygger. Høsten 2017 ble det startet opp forberedelser/prosjektering av tiltakene, og disse seks tiltakene gjennomføres innenfor rammene av denne handlingsplanen.

Byrådet har tidligere avsatt «planmidler», slik at en kunne starte opp forberedelser av prosjekter som blir vurdert som faglig gode trafikksikringsprosjekter (TS-prosjekter). Gjennom tiltaket «Prosjektering av TS-prosjekter 2018» er en nå i gang med å prosjektere syv tiltak på kommunal grunn. Tiltakene er Søndre Bellevueveien, Skanselien, Nygårdsvikveien, Aurdalslia, Svaneviksveien, St. Clemens vei og krysset Landåsveien/Erleveien. Disse syv tiltakene gjennomføres i denne handlingsplanen.

3.3 Nye prosjekter

3.3.1 Investeringstiltak

De nye prosjektene er beskrevet nærmere i kapittel 4. Prosjektene utgjør prosjektporteføljen en arbeider videre med. Fremdriften for bygging av de nye prosjekter er avhengig av forberedende arbeider (planmidler), og budsjett til selve gjennomføringen.

Kostnadene ved gjennomføring av tiltakene er estimert til i underkant av 25 mill..

3.3.2 Planmidler

Dette er midler som kan brukes til regulering, prosjektering, grunnerverv oa., og er nødvendig for at prosjekter skal bli klare til bygging. Det er et anslått behov på ca 3 mill i planperioden.

Dersom en ser behovet for regulering, og kanskje må gå veien om ekspropriasjon for å sikre nødvendig grunn, vil gjennomføringen av et tiltak fort ta to til tre år lenger tid enn forutsatt.

Blant tiltakene en ønsker å starte opp med er detaljregulering av Geithusvegen og Grendatunvegen. Disse tiltakene er en del av et større vegstrekk, og omfatter reguleringsplan for 1,2 km gang- og sykkelveg mellom Hjellestadvegen og Mildevegen. Tiltaket vil gi elever ved Hjellestad skole et lenge ønsket trafikksikringstilbud.

3.3.3 Mindre TS-tiltak og Trygg skolevei

Innenfor denne kategorien har en fått mange innspill. I løpet av handlingsplanperioden vet en av erfaring at det også vil komme nye innspill til tiltak. Det estimerte behovet i planperioden anslås til 12 mill.

3.4 Forslag til prioritering av investeringstiltak for perioden 2019-2021

I forslag til Handlings- og økonomiplan for 2019-2022 er den økonomiske rammen til trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger på kr. 89,7 mill.. I trafikksikkerhetsplanens handlingsplan, som gjelder perioden 2019 – 2021, er den økonomiske rammen kr. 78,9 mill.. Dette inkluderer Lyngbøveien som har en estimert kostnadskalkyle på kr. 50 mill.. I tillegg kommer, som nevnt, 2 mill. til arbeidet med hjertesoner i 2020 og 2021.

Etatens pågående prosjekter har et økonomisk omfang på kr 72,1 mill. (inkl. Lyngbøveien). Innenfor planperioden til trafikksikkerhetsplanen (2019 – 2021) er det kr. 6,8 mill. til rådighet for nye tiltak. For planperioden 2019-2022 vil den økonomiske rammen til nye trafikksikringstiltak være utvidet til kr. 17,6 mill.. (inkl. 10,8 mill i 2022). I tillegg kommer satsingen på hjertesoner på 3 mill., med 1 mill hvert år i perioden 2020 – 2022.

Innenfor rammene til den fremlagte handlings- og økonomiplanen foreslås følgende fordeling:

Tabell 3. Forslag til handlings- og økonomiplan 2019-2022, og forslag til fordeling i handlingsplanen 2019 - 2021

	Forslag til Handlings- og økonomiplan 2019-2022	2019	2020	2021	2022	Sum TS-handlingsplan 2019-2021
	TS-handlingsplanperiode	2019	2020	2021	*)	
1	Finansiering:					
	Forslag til Handlings- og økonomiplan 2019-2022	22,3	25,8	30,8	10,8	78,9
2	Kostnader:					
	Pågående prosjekter, herunder	15,6	10,8	8,7	-	35,1
	- Lyngbøveien	2,0	15,0	20,0	-	37,0
	Sum kostnader pågående tiltak	17,6	25,8	28,7	-	72,1
	Forslag nye tiltak				-	
	Planmidler og detaljprosjektering	2,0	0,0	1,3	-	3,3
	Prosjekter - bygging	0,0	0,0	0,0	-	0,0
	Mindre TS-tiltak	2,0	0,0	0,0	-	2,0
	Trygg skoleveg/hjertesone	0,7	0,0	0,8	-	1,5
	Sum kostnader nye tiltak	4,7	0,0	2,1	-	6,8
3	Sum kostnader totalt	22,3	25,8	30,8	10,8	78,9

*) En vil i løpet av handlingplanperioden (2019 – 2021) rullere trafikksikkerhetsplanen/handlingsplanen, og en vil gjennom den rulleringen foreslå fordelingen av TS-midler i 2022.

I tabellen er totalt 72,1 mill. bundet opp til pågående prosjekter, herunder Lyngbøveien. Kostnadene er stipulert til: 17,6 mill i 2019, 25,8 mill i 2020 og 28,7 mill i 2021. Det foreslås at det anvendes kr. 2 mill. til planmidler i 2019, og kr. 1,3 mill.. i 2021; totalt 3,3 mill.. Videre at det avsettes kr 2 mill. til mindre TS-tiltak i 2019. Det foreslås at Trygg skolevei får 0,7 mill

i 2019 og 0,8 mill i 2021. I tillegg har byrådet foreslått særskilt å bruke 1 mill. til hjertesoner hvert år i årene 2020 – 2022.

Det foreslås å anvende halvparten av de frie midlene til planmidler. Dette for at en skal kunne starte opp nødvendig arbeider for å avklare nye prosjekter, slik som prosjektering, erverv og eventuell planlegging. Om noen prosjekter lar seg realisere innenfor handlingsplanperioden 2019 – 2021 vil en komme tilbake til dette i budsjettarbeidet for disse årene.

3.4.1 Lyngbøveien trafikksikring

Tiltaket er et trafikksikringsprosjekt initiert av Innbyggerinitiativ vedtatt av bystyret 17.12.12, sak 311/12. Tiltaket har en kostnadsramme som ligger langt over rammene for ordinære TS-tiltak, og må finansieres med midler utover budsjettpost 700200 Trafikksikring.

Tiltaket innebærer å bygge ca. 825 m fortau mellom Nipedalen og Nygårdslie. Strekningen er delt i følgende delstrekninger;

- A. Fortau mellom Nipedalen og Lyngbøveien 84
- B. Fortau, innsnevring til ett kjørefelt foran barnehage, og buss-sluse mellom Lyngbøveien 84 og 63
- C. Fortau mellom Lyngbøveien 63 og 62
- D. Fortau mellom Lyngbøveien 62 og Nygårdslie, og innsnevring til ett kjørefelt mellom Lyngbøveien 62 og 54

Det ble i forrige handlingsplan bevilget midler til detaljprosjektering og regulering av fortau langs hele strekningen, buss-sluse nord for Lyngbøtunet, og bygging av delstrekning C og D. I forbindelse med behandling av forrige handlingsplan, besluttet bystyret at delstrekning C og D, samt buss-sluse, skal bygges ut før delstrekning A og B. Det vil være kostnadsbesparende at alle strekningene, samt buss-sluse, går ut som en entreprise.

Vann- og avløpsetaten planlegger å etablere ny vannledning langs strekningen, parallelt med utbygging av trafikksikringstiltakene langs Lyngbøveien.

Detaljprosjektering og utarbeidelsen av reguleringsplan ble startet i forrige planperiode. Det ble i 2015/2016 satt av midler til konsulentbistand ifm detaljprosjektering og regulering. Det er i 2018 satt av midler til konsulentbistand og grunnerverv for 60 eiendommer. Det må settes av midler til bygging av buss-sluse og fortau langs hele strekningen. Reguleringsplan vil trolig bli vedtatt i årsskiftet 2018/2019. Påregnet byggestart er høsten 2019/våren 2020. En planlegger for følgende aktiviteter for Lyngbøveien de kommende årene; 2019: slutføring av detaljprosjektering, grunnerverv, og oppstart bygging, 2020: bygging og grunnerverv, og 2021 slutføring bygging og grunnerverv.

4 Prioriterte større tiltak - kort beskrivelse

Nedenfor gis det en nærmere beskrivelse av prosjektporteføljen en vil arbeide videre med for å klargjøre for gjennomføring.

4.1 Nye investeringsprosjekter

For Geithusvegen og Grendatunvegen er det nødvendig å starte opp et reguleringsplanarbeid. I de øvrige prosjektene må dette vurderes nærmere, og da særlig med hensyn til behovet for grunnerverv. Der hvor det er nødvendig med grunnerverv vil en tilstrebe fremforhandlete og frivillige løsninger. I den grad en ikke lykkes med dette må en vurdere behovet for ekspropriasjon, og følgelig behovet for å gjennomføre en reguleringsplan.

Geithusvegen og Grendatunvegen

Tiltakene omfatter utarbeidelse av reguleringsplan for vel 1,2 km ny gang- og sykkelveg mellom Hjellestadvegen og Mildevegen, og vil gi elever ved Hjellestad skole et lenge ønsket trafiksikringstilbud:

- **Geithusvegen – id. 5537**
Tiltaket innebærer å bygge ca. 360 m fortau/GS-vei fra kryss Hjellestadvegen til kryss Grendatunvegen. Det må erverves grunn til tiltaket, og det vil være behov for reguleringsplan. Reguleringsplanen bør også omfatte Grendatunvegen id. 5538 og 6502.
- **Grendatunvegen del 1 og 2 – id. 5538 og 6502**
Tiltaket innebærer å bygge ca. 300 m fortau/GS-vei fra kryss Geithusvegen til skolen og ca. 540 meter fortau/GS-vei fra skolen til kryss Mildevegen. Det må erverves grunn til tiltaket, og det vil være behov for reguleringsplan. Reguleringsplanen bør også omfatte Geithusvegen id. 5537.

Oppetveiten – id. 6012

Tiltaket innebærer å bygge ca. 80 meter fortau på vestsiden av Oppetveiten, langs nr. 9, 11 og 13. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Gaupåsvegen (ved Blindheimsvegen) – id. 6024

Tiltaket innebærer å bygge ca. 400 meter fortau fra eksisterende fortau ved Gaupåsvegen 271 til kryss Blindheimsvegen. Tiltaket berører LNF-område og det må erverves grunn. Delstrekning 2 er siste delstrekning av totalt 6 delstrekninger langs Gaupåsvegen. Tiltaket vil gi sammenhengende fortau mellom Blindheimsvegen og Arnavegen. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Kloppedalsvegen – id. 6232

Tiltaket innebærer å bygge ca. 60 m fortau langs Kloppedalsvegen nr. 2, fra eksisterende fortau langs Kloppedalsvegen. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må bevilges midler til detaljprosjektering, grunnerverv og utførelse.

Fanahammeren

Tiltaket innebærer å bygge ca. 110 m fortau fra kryss Krokeideveien til fellesavkjørsel for Fanahammeren 102-132, samt flytte dagens veglinje mot nord. Fortau er regulert på kommunal grunn, men det må erverves areal til sikktrekanter samt midlertidig anleggsareal. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes..

Bønesberget – id. 5316

Tiltaket innebærer å bygge ca. 260 m fortau fra krysset Øvre Kråkenes til Bønesberget 11A. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Jonas Lies vei – id. 6605

Tiltaket innebærer å bygge ca. 170 m fortau i Jonas Lies vei, og omfatter ca. 50 m fortau på nordsiden av Jonas Lies veg, fra kryss Hunstadsvingen til kryss Kronstadveien, og ca. 120 m fortau på sørsiden av Jonas Lies veg, fra kryss Kronstadveien og frem til Haukeland hotell. Det må erverves grunn til tiltaket. Prosjektet kobler seg på reguleringsarbeidet for Kronstad oppveksttun og omfatter nytt fortau i henhold til vedtatt reguleringsplan på stedet. Eksisterende gangfelt i Jonas Lies vei oppgraderes til universell utforming i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Kolstien – id. 6608

Tiltaket innebærer å bygge ca. 130 m fortau mellom Kolstien 76 og 85B. Største delen av fortauet må bygges som utkraget fortau. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Vikavegen – id. 6702 og 6713

Tiltaket innebærer å bygge ca. 50 m fortau fra kryss Salhusvegen til eksisterende fortau v/skolen, samt å etablere en rundell/avstigningslomme ved grøntområdet foran skolens hovedinngang. Det må erverves grunn til tiltaket. Tiltaket er registeret i TS-utredning for Mjølkeråen, Salhus og Hordvik skolekretser og må ses i sammenheng med Hjertesone. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Liakroken – id. 6703

Tiltaket innebærer å bygge ca. 120 m fortau fra fortau v/Liakroken 15 til p-plass v/skolen. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

Hordvikneset – id. 6708

Tiltaket innebærer å bygge rundell/avstigningslomme i tilknytning til idrettsplass v/kryss Midtre Prestavegen. Det må erverves grunn til tiltaket. Det må detaljprosjekteres. Reguleringsplan må vurderes.

5 Avslutning

I arbeidet med handlingsplanen har det vært viktig å ha en god og bred medvirkning fra skoler, fau, mm., og antall innspill mottatt gjenspeiler dette. Gjennom en omfattende kartlegging og vurdering har en funnet å prioritere mange tiltak.

Slik handlingsplanene har vært lagt opp ved de siste rulleringene har tiltakene fort blitt enkeltvis, og ikke sett i en mer strukturell sammenheng. Ved denne rulleringen har en fått på plass noe mer sammenhengende prosjekter, slik som for Geithusvegen og Grendatunvegen. En vil i planperioden utvikle nye arbeidsformer for å bedre utnytte den kompetansen Bymiljøetaten har ervervet, både som myndighetsutøver på trafikkfeltet og gjennom årelangt arbeid med drift og vedlikehold. Dette vil i økende grad bli utgangspunktet for prioriteringen av nye trafiksikringstiltak (TS-tiltak). Videre vil en utvikle samspillet i tenkningen mellom drift og vedlikehold og trafiksikringsarbeidet for å bedre sammenhengen mellom behov, tiltak og drift/vedlikehold av tiltak. Disse mer strukturelle tilnærmingene vil ikke være til hinder for vurderinger av de innspillene som publikum gir, og som alltid vil være en kilde til kunnskap og nyttige supplerende vurderinger.

Bergen skal bli en gå-by. Det betyr at en gjennom TS-arbeidet og andre satsinger både skal redusere personbiltrafikken, og samtidig legge til rette for at flere både går, sykler og bruker kollektivtransport. Dette gjøres gjennom et bredt sett av virkemidler, og hvor trafiksikring er ett. Blant andre mobilitetstiltak er oppgradering av bussholdeplasser, prosjektet sykling mot enveiskjørte gater, opprettelsen av mobilitetspunkt og etableringen av bysykler. I tillegg kan nevnes at Bergen kommune i samarbeid med Miljøløftet i løpet av de siste årene har bygget en lang rekke snarveier til bybanen (ca. 20 mill) for å gjøre bruk av kollektivtransport enklere og mer sikkert. Som en forlengelse av dette vil en sammen med Miljøløftet nå satse videre på snarveier til kollektivlinjer mer generelt. På denne måten kobles kommunens visjoner om gå-byen, slik de er formidlet gjennom kommuneplanens arealdel, til konkret handling i den enkeltes nærmiljø.

Vedlegg: T-ESS regneark, tiltaksoversikt prioriterte investeringstiltak