

Grunnlag for anbefalinger om trafikkløsninger i strategisk planprogram for Åsane sentrale deler



Innhold

Overordnede føringer	2
God mobilitet og fotgjengerprioritering	3
Trinnvis utvikling av Åsane	4
Grunnlagsdata	6
Kortsiktige trafikktiltak	6
Langsiktig trafikal løsning	12
Oppsummering.....	15

Bergen, mars 2022

Overordnede føringer

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument. Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) gir mål og strategier og grunnlag for tematiske planer. Den gir klare føringer også til arbeid med mobilitet og samferdselsanlegg. Kommuneplanens arealdel (KPA) viser hvordan strategiene i samfunnsdelen kan konkretiseres.

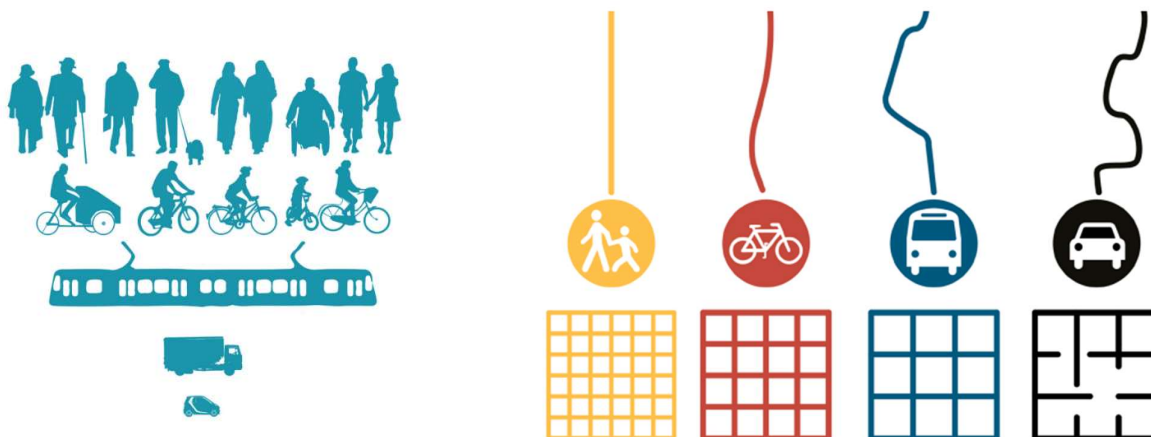
Kommuneplanen gir føringer om å utvikle kompakte byområder i menneskelig skala. Samordnet areal- og transportplanlegging skal gi innbyggerne muligheter til å håndtere sine hverdagsbehov med kortest mulig reiseavstand. Høyere tetthet gir flere funksjoner tett på brukerne.

I visjonen om en **aktiv og attraktiv** by, er *Gåbyen* et hovedmål. Det skal legges til rette for at innbyggerne beveger seg mer i hverdagen og har et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en menneskevennlig by, der psykisk og fysisk helse styrkes, uavhengig av funksjonsnivå. KPS slår fast at byen skal planlegges på fotgjengernes premisser. Gåbyen bidrar også til en mer klimavennlig by.

I byrådets vedtak om oppstart av Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (SPPÅ), er det gitt målsettinger som er relevante for håndteringen av trafikksystemet:

- *Åsane sentrale deler skal utvikles som gåby med god gangtilgjengelighet til sentrum, skoler, grøntområder og andre viktige målpunkt.*
- *Sikre et samlet sykkelveisystem for bydelscenteret.*
- *Utvikle Åsane sentrum med møtesteder, attraktive torg, byrom, bilfrie område(r) og parker, inkludert sammengende blågrønn struktur.*
- *Sikre gode og attraktive bomiljø med sosial bærekraft.*
- *Utforme et overordnet plangrep for kollektiv- og vegsystem.*

I Åsane skal menneskene stå i sentrum. Da er det avgjørende å se på hvilke behov fotgjengere har. Med unntak for Bergen sentrum, har bilen for en stor del vært premissgiver for veg- og gateutforming de siste tiårene. Fokus på fotgjengerne betyr ikke at vi skal se bort fra behov for biltilrettelegging. Men der Åsane hittil har vært utviklet med et transportsystem prioritert for bilen, vil vi nå søke å ivareta fotgjengerne først, deretter kollektivtrafikk og sykkel, og til slutt i nødvendig utstrekning sikre tilgjengelighet for bil.



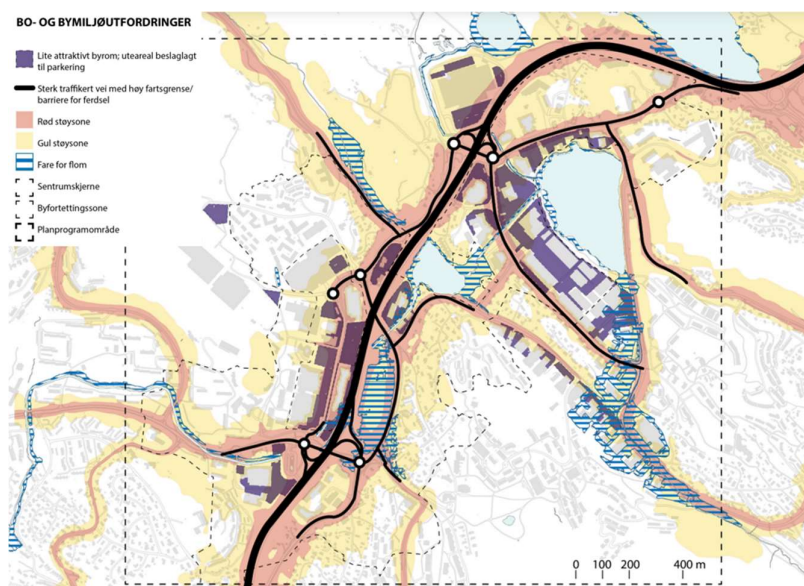
Transportpyramiden i kommuneplanens samfunnsdel

En skjematisk fremstilling av tilrettelegging for ulike trafikanter i sentrumsområder.

God mobilitet og fotgjengerprioritering

I arbeidet med strategisk planprogram for Åsane sentrale deler, har vi håndtert mobilitet på en måte som oppfyller kommunens forpliktelser. Det innebærer at bilbruken skal reduseres til fordel for gange og sykkel. Vi skal legge til rette for et attraktivt sentrumsområde i Åsane, for alle.

Biltrafikk er en utfordring for mobilitet til andre grupper. Biltrafikk beslaglegger mye areal, både til kjørefelt og parkering. Selve trafikken blir også en barriere for andre trafikanter, med veier som er vanskelig å krysse og lite attraktive å bevege seg langs.



Uten målrettede tiltak vil biltrafikken øke, med behov for ytterligere utbygging av veisystem. Foruten økt luft- og lydforurensning, vil det gi flere barrierer og økte ulemper for andre trafikanter.

Et sentralt premiss for planprogrammet har derfor vært å sikre god mobilitet samtidig som de kartlagte bymiljøutfordringene reduseres.

For noen er bilen den eneste transportmuligheten. Det må være mulig å få tilgang til alle deler av det sentrale Åsane med bil. Men det er nødvendig å nedprioritere bilistene for å kunne gi fordeler til myke trafikanter og kollektivtrafikk. Det må bli attraktivt å gå, særlig på de korte turene. Samtidig må også sykkel og kollektivtrafikk bli gode alternativ til bil. Det må bli effektivt og trygt å sykle. Attraktiv kollektivtrafikk betyr kort ventetid, trivelige holdeplassområder og kort gangavstand til målpunkt. Omprioriteringer i utforming av trafikkanlegg skal sikre mobilitet for alle grupper.

Både Gåstrategi og Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 er nylig vedtatt. Sykkelstrategien viser et sykkelnett som premiss for planarbeidet i Åsane.

Gåstrategi for Bergen beskriver hvordan *Gående som trafikantgruppe skal prioriteres ved utforming av alle trafikkanlegg*, i strategiens satsingsområde «Samspill i trafikken». I arbeidet med SPPÅ vet vi dermed at trafikkanlegg skal:

- utformes med kortest mulig avstand for fotgjengere, med lav fart for bilistene, og begrenset antall kjørefelt.
- dimensjoneres for økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk.
- ha fotgjengerkryssinger i plan, men dersom planskilt kryssing er nødvendig bør omveg for fotgjengere være kortest mulig.
- vurdere avbøtende tiltak som fartsreduksjon og reduksjon i antall kjørefelt ved krysningsspunkt. Sikker kryssing for gående skal vektas høyere enn fremkommelighet for biltrafikk.

For byfortettingssonene, som er relevant for det meste av SPPÅ, gir Gåstrategien flere rammer:

- Ferdssårer skal bygges som gater og utformes med hovedvekt på tilgjengelighet for myke trafikanter.
- Trafikkarealet for bil utformes med færrest mulig kjørefelt, en stram geometri og mange sikre og attraktive kryssingsmuligheter for fotgjengere.
- Kryssingsavstanden for de gående bør være kortest mulig, skje i plan og fortrinnsvis uten lysregulering.
- Syklister bør i størst mulig grad separeres fra fotgjengere.
- Det bør etableres flest mulig bilfrie områder i form av plasser og gågater.
- Fortau bør være tosidig og utformes så brede som mulig tilpasset områdets karakter.

Gåstrategien slår fast at fotgjengerne skal prioriteres ved regulering av samhandling i trafikken. Første punkt er å senke hastighetsnivået for å gi en tydelig prioritering av fotgjengere og syklister. Lav fart gir bedre fremkommelighet for fotgjengere, lavere risiko og mindre støypåvirkning. Gåstrategien forventer at det gjennomføres fartsdempende tiltak for å oppnå en fart på 30 km/t eller lavere.

Pågående planarbeid for bybanen vil bidra til styrking av kollektivtilbudet til og i Åsane. To kollektivstamruter mellom Åsane og søndre bydeler vil betjene dagens stamruteområder i vest og til Flaktveit. De kan benytte Fløyfjellstunnelen sørover ettersom bybanen betjener Sandviken. Bybanen vil også gi bedre kollektivdekning av Åsane sentrum enn dagens kollektivsystem som har holdeplasser i ytterkant av sentrumsområdet.

Trinnvis utvikling av Åsane

I arbeidet med strategisk planprogram for Åsane sentrale deler, er det anbefalt en utvikling av Åsane i tre faser:

- Fase 1: Frem til bybanen etableres
- Fase 2: Fra bybanen er i drift
- Fase 3: Etter omlegging av hovedveisystem

I den første fasen anbefales tiltak som bedrer situasjonen i Åsane uten avhengigheter mot større utbygginger. For mobilitet og trafikktiltak betyr det mindre utbedringer i gangnettet, og tiltak innenfor eksisterende veinett. SPPÅ foreslår bedre bussbetjening av sentrale deler av Åsane. I tillegg er det sett på tiltak i form av å stenge enkelte vei- og gatesnitt for privatbiler, for å kunne legge bedre til rette for prioriterte transportgrupper. Alle tiltak må sikre tilgjengelighet for alle, til alle målpunkt.

I fase 2 settes bybanen i drift fra Åsane. Den vil gi forutsigbar kollektivbetjening både internt i Åsane og mot sentrale deler av kommunen. I kombinasjon med stamruter som betjenes med buss, vil banen bidra til en vesentlig styrking av kollektivtilbudet. Etablering av bybanen, med sin langsiktighet, vil trolig legge til rette for utvikling av flere holdeplassnære eiendommer. Økt boligbygging sentralt i Åsane vil gi flere mennesker kort reiseavstand til bydelens nærings- og handelsområder. I denne fasen må også videre arbeid med løsninger for fase 3 pågå.

Siste fase ligger noe frem i tid. SPPÅ skisserer et transportsystem i denne fasen med en hovedvei som går utenom planområdet. Da kan hastighet holdes høy og sikre god fremkommelighet. Samtidig åpner en slik omlegging for å transformere dagens veisystem inne i planområdet til bymessig gateutforming med lav hastighet. En slik transformasjon vil endre premisene ikke bare for transportgruppene, men også for mulighetene til å bruke arealer som i dag er vesentlig forringet av støy- og luftforurensning.

I dette notatet er det først en gjennomgang av de konkrete tiltakene i første fase, med vekt på modellering av å stenge gatesnitt. Deretter klargjør vi vurderingene knyttet til anbefalinger for siste fase, som er SPPÅs løsning på å sikre de bestillinger arbeidet har fått både direkte, gjennom generelle overordnede føringer og i medvirkningsprosesser.

Skisser for de tre utviklingstrinnene:



Grunnlagsdata

Til grunn for arbeid med trafikksystemet i Åsane ligger trafikkmodellering fra *Delområdemodell for Bergen*. Norconsult har levert modelluttak fra transportmodellberegninger som er gjort for bybanen til Åsane. Transportmodellen beregner antall reiser på grunnkrets nivå, fordelt på reiseformål, reisemiddel, og vegvalg. Reisene er basert på et grunnlag av informasjon om demografisk utvikling, arealbruk, egenskaper ved transporttilbudet og kostnader til transporttilbudet. Beregninger er gjort for 2018 – dagens situasjon – og for 2040. Modellert situasjon i 2040 inkluderer bybane til Åsane, forlenget Fløyfjelltunnel, befolkningsutvikling med arbeidsplasser i samsvar med SSBs MMMM fra 2018, samt veiprisering i det sentrale området for å oppnå nullvekst. Leveranse fra Norconsult som er lagt til grunn for videre bearbeiding inkluderer følgende uttak for 2018 og 2040:

- Storsonematriser med totalt reiseomfang fordelt på transportmidler
- Retningsfordelt trafikkmengde (bilfører) på hele veinettet
- Selected link plott for 15 veistrekninger i Åsane, og for tre hovedinnganger til bydelen
- Storsonematriser for de 18 selected link plottene

Videre er det gjort et uttak fra den samme modellen med test av å stenge lenker i veisystemet, beskrevet under.

Kortsiktige trafikktiltak

Et nytt hovedvegssystem og omforming av dagens veger til et gatenett med lav hastighet ligger langt frem i tid. Trafikksystemet i Åsane må forbedres snarest, særlig av hensyn til støvsituasjon og fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Bybanen kan bidra til en slik endring, men er ikke tilstrekkelig alene.

Som en del av arbeidet med SPPÅ er det derfor sett på hvordan vi raskt kan:

- i. Lage et byområde tilpasset fotgjengernes behov
- ii. Legge til rette for sykkeltrafikk
- iii. Redusere fordelene for bruk av privatbil samtidig som kollektivtrafikken prioriteres.

i. Byområde tilpasset fotgjengerbehov

Et godt område for fotgjengere har et finmasket gangnett uten omveier. Gatene har smalest mulig tverrsnitt for enkel kryssing, samt lavt hastighetsnivå.

Det er gjennomført et eget kartleggingsarbeid for manglende eller dårlige fotgjengerforbindelser i Åsane. Kartleggingen må følges opp med tiltak.

ii. Sykkeltrafikk

For at flere skal sykle, er det behov for tryggere tilrettelegging. I sentrale byområder bør en skille syklistene fra fotgjengere. For at syklistene skal benytte kjørebane sammen med motorisert trafikk, må både hastighet og trafikkvolum være lavt. Der slike tiltak ikke er tilstrekkelig, må det settes av egne areal til syklistene.

iii. Redusere fordelene for bruk av privatbil samtidig som kollektivtrafikken prioriteres

Biltrafikken dominerer det sentrale Åsane, både i arealutforming og miljøpåvirkning. I pågående arbeid med bybanen har Statens vegvesen etterlyst ytterligere utbygging av sidevegene, for å sikre seg mot at kjøp på lokalvegnettet kan strekke ut på riksveien.

I arbeidet med SPPÅ er det tydelig at en økning i antall kjørefelt på lokalveinettet vil undergrave politiske føringer. Særlig vil slik veiutvidelse gjøre Åsane enda mindre tilrettelagt for fotgjengere.

I SPP Åsane har en derfor arbeidet med hvordan trafikkmønsteret for biltrafikken kan endres slik at belastningen på sårbare kryss blir mindre. Samtidig som langsgående trafikbarrierer minimeres. Forslag om trafikkomlegging kan oppsummeres i tre hovedpunkt:

- **Større skille mellom hovedvei og lokalveinett.** E39 har god kapasitet som kan utnyttes ved at kjøretøy benytter hovedveien lengst mulig, som gir mindre trafikk og belastning i lokalveinettet. Det kan redusere belastning på kryss som ligger nærmest avkjøringene fra E39, og dermed redusere risiko for at kø strekker seg ut mot hovedveien.
- **Nedsatt hastighetsnivå.** Lav hastighet gir bedre flyt i trafikkanlegg med mange kryss. Det er et sentralt trafikksikkerhetstiltak, og avgjørende for å nå nullvisjonen parallelt med at flere skal gå mer. Støybelastning er også tett knyttet til fartsnivå. Lavt hastighetsnivå må skiltes, men først og fremst sikres gjennom gateutformingen.
- **Omvei for bil og snarvei for andre trafikantgrupper.** Skal målsettingene om redusert bruk av privatbil oppnås må fotgjengere, syklister og kollektivreisende prioriteres samtidig som privatbilen gis dårligere kår.

For å oppnå de tre ovennevnte effektene er det sett på ulike varianter av å stenge delstrekninger på lokalveinettet for ordinær biltrafikk. Enveiskjøring er også vurdert som mulig tiltak, men det gir lavere effekt og et mer komplisert kjøremønster.

For å vurdere trafikale konsekvenser av ulike tiltak er det tatt i bruk trafikkmodell som ble etablert for bybaneprojektet. Norconsult har utført dette arbeidet.

I pågående reguleringsplan for bybanen stenges gaten Åsane senter for biltrafikk. En slik stenging ligger derfor til grunn i alle de modellerte alternativene. Det er deretter modellert effekter av å stenge fire tilleggsstrekninger for ordinær biltrafikk. Modelleringen er bygget opp slik:

- Alt1: stengt i nr. 0 og 1
- Alt2: Stengt i nr. 0,1 og 2.
- Alt3: Stengt i nr. 0, 1, 2 og 3
- Alt4: Stengt i nr. 0, 1, 2 og 4
- Alt5: Stengt i nr. 0, 1, 2, 3 og 4



Å stenge for gjennomkjøring både ved markering 1 og 2, men ikke flere steder, ser ut til å gi stor belastning på Nyborg-krysset. Å stenge alle snitt gav de forventede effekter på alle sentrale lenker, og med avlastning av Nyborgkrysset, men med stor trafikkøkning i Liavegen.

Trafikkmodellen som er benyttet knytter all trafikk til en grunnkrets til ett teoretisk punkt. Fagavdelingen i kommunen har gjort en oppdeling av tre grunnkretser for å vurdere et mer presist trafikkbilde, særlig for Nyborg. Og deretter en ny, grov beregning av trafikkstrømmer, der rekkefølgen i veiltak ble korrigeret for å bedre ivareta sårbarheten i Nyborgkrysset.

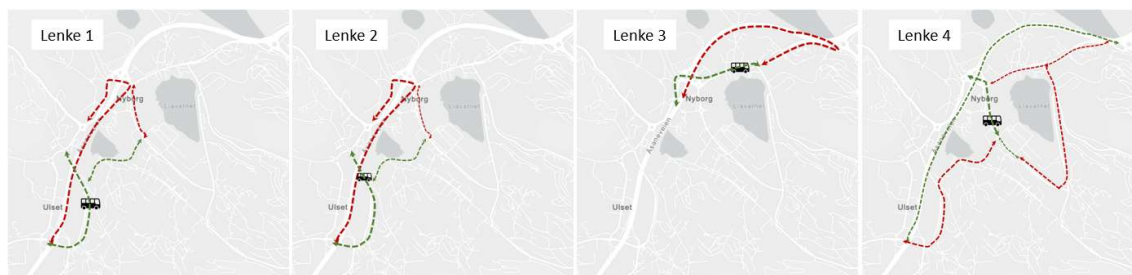
Ny modellering er gjort med utgangspunkt i trafikkmodelluttak for 2040 med bybane og forlengelse av Fløyfjelltunnelen selv om tiltakene er tenkt gjennomført før bybanen står ferdig. Alternativet ville være å bruke trafikk tall fra 2018. Vi vurderer at det er riktigere å ta utgangspunkt i en fremtidig modell. Både tiltakene i seg selv og øvrige tiltak må ventes å styrke konkurransefortrinn for myke trafikanter og

kollektivtrafikk på bekostning av bil. Denne overgangen fra bil, særlig på korte turer sentralt, er bedre ivarettatt i 2040-situasjonen. Det er avgjørende at vegmyndighetene kan ha trygghet for trafikkavvikling fremover i tid. Da er det situasjonen etter 2040 som er avgjørende.

Etter fordeling av trafikken i flere mindre soner, er det på ny sett på effekter av å stenge for gjennomkjøring for hver lenke og for nye kombinasjoner:

- Stengt i nr. 1
- Stengt i nr. 2
- Stengt i nr. 3
- Stengt i nr. 4
- Stengt i nr. 1 og 3
- Stengt i nr. 1 og 4
- Stengt i nr. 1, 3 og 4
- Stengt i nr. 1, 2, 3 og 4

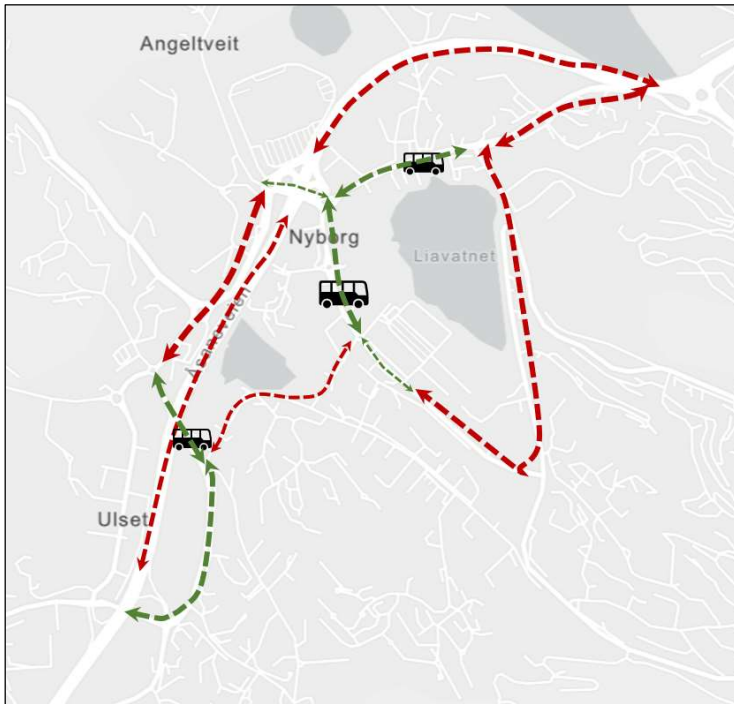
Figuren under viser effekten av å stenge i hver av de fire snittene for seg. Buss-symbol viser punkt for stenging. Gatene vil holdes åpne for kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy og sykkeltrafikk. Grønne piler marker hvor det blir mindre trafikk, mens røde piler indikerer trafikkøkning. Forholdstallene er satt opp mot beregnede trafikk tall i 2040. For flere strekninger blir trafikkøkningen mindre og trafikkreduksjonen større dersom den sammenholdes med trafikk tall for 2018.



Stenging av lenke 1 eller 2 gir økt trafikk i Nyborgkrysset men noe redusert trafikk i Hesthaugkrysset, langs Selegrend, mot Åsane sentrum og langs Forvatnet. Stenging av lenke 3 eller 4 gir redusert trafikk i Nyborgkrysset. For lenke 3 flyttes trafikkbelastningen til Vågsbotn, mens for lenke 4 fordeles den jevner.

Vi har sett på muligheter for å kombinere alternativer med vekt på å dempe belastningen på Nyborgkrysset, som grunnlag for å unngå en oppskalering av veganlegg i Nyborg-området.

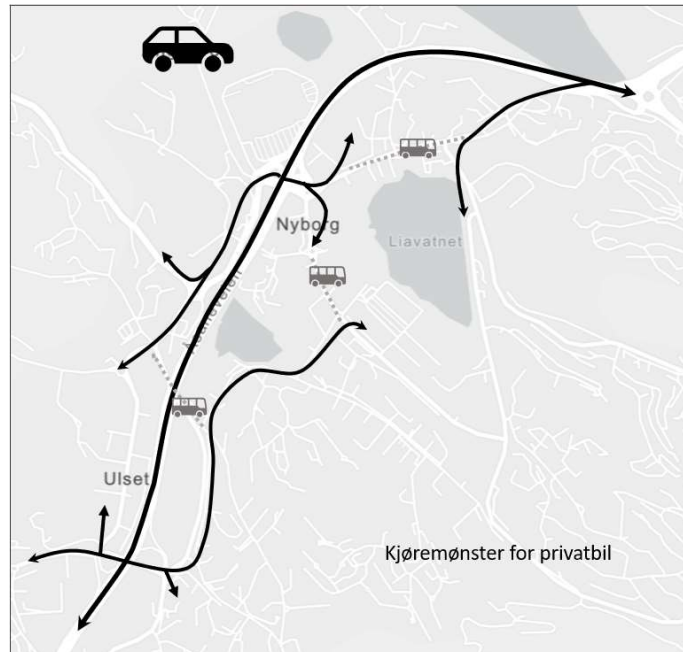
Vår anbefaling er å stenge broen i Åsamyrane, del av Liamyrane og del av Åsamyrane ved Liavatnet for vanlig biltrafikk. Gatene holdes åpne for kollektivtrafikk.



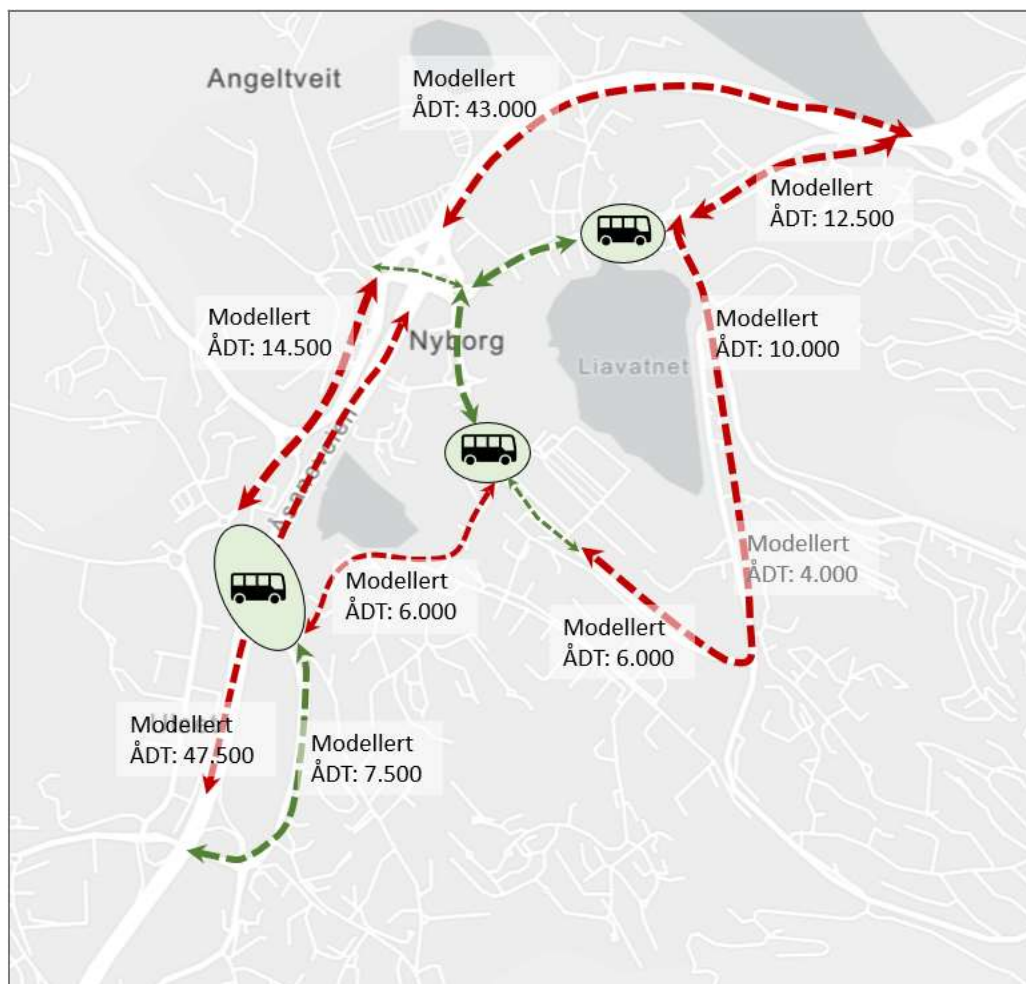
Til venstre: Modellert endring i trafikkvolum som følge av tiltak i gatenettet. Grønne linjer viser trafikkreduksjon og røde linjer trafikkøkning.

Tiltakene vil bidra til å dempe flere av de sentrale barrierene, særlig på Nyborg. Det gir økt attraktivitet for dem som oppholder seg i områdene, og for mange trafikanter på tvers og på langs av trafikkanleggene. Å stenge for gjennomkjøring langs Selegrend kan være et senere trinn, som gir ytterligere avlastning i Litlåsveien og søndre del av Åsamyrane.

Tilgjengeligheten med bil opprettholdes til alle deler av det sentrale Åsane, og til resten av bydelen.



Deler av lokalgatenettet vil få en trafikkøkning. Disse strekninger vil vi gå nærmere gjennom.



Del av Litlåsvegen, fra Åsamyrane til Liamyrane, får en mindre trafikkøkning, men kan utformes som en gate med lav hastighet. Det vil bidra til å dempe barriereeffekt og miljøbelastning mer enn effekten av økt trafikkvolum.

For del av Åsamyrane, fra Horisont til Nyborg, viser modelleringen et fremtidig trafikkvolum på 14-15.000 ÅDT. Strekningen har i dag 4 kjørefelt med god kapasitet til å håndtere trafikken. Veien ligger mellom E39 og en høy fjellskjæring og innbyr ikke til opphold. Gevinstene for avlastning av andre områder er større enn ulempene med økt trafikk for denne veistrekningen. Det kan være aktuelt å vurdere kollektivfelt på ett av feltene mot nord.



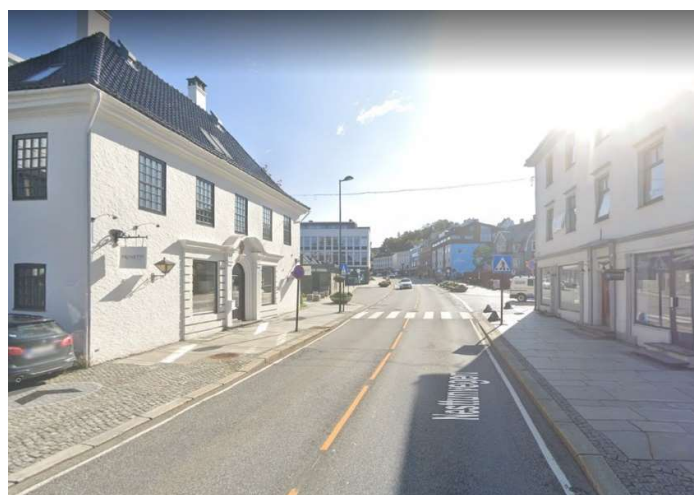
Bilde av Åsamyrane nord for Salhusveien. Fra Google.

Tiltakene vil også gi trafikkøkning lengst øst i Åsamyrane, fra kryss med Flaktveitvegen til Vågsbotn. Med nytt kjøremønster blir dette en viktig tilkomstvei for områdene øst for Liavatnet. Fagetaten mener at økt trafikk med tilhørende ulemper langs denne strekningen er akseptabel med bakgrunn i gevinster i mer sentrale områder. Veistrekningen må utformes med 30- eller 40-sone, fortau og egen sykkelveg. Et fremtidig bybanestopp langs gaten vil antakelig også gi et høyt aktivitetsnivå. Et lavt hastighetsnivå og gateutforming vil bidra til at ulempene av biltrafikken begrenses.

Også nordre del av Flaktveitvegen får trafikkøkning. Trafikk til Flaktveit og østre deler av Nyborg må enten gå fra Hesthaugveien i sør eller Flaktveitvegen i nordøst, og kan ikke benytte Nyborgkrysset.

Modelltesten viser økt trafikk lengst sørøst i Liamyrane. Trafikk til og fra Gullgruven må komme via Nyborgkrysset, mens trafikk til de østlige områdene må kjøre via Liavegen eller Litlåsvegen. Tiltakene gir omvei med bil for en del reiserelasjoner, som kan bidra til endret transportmiddelbruk.

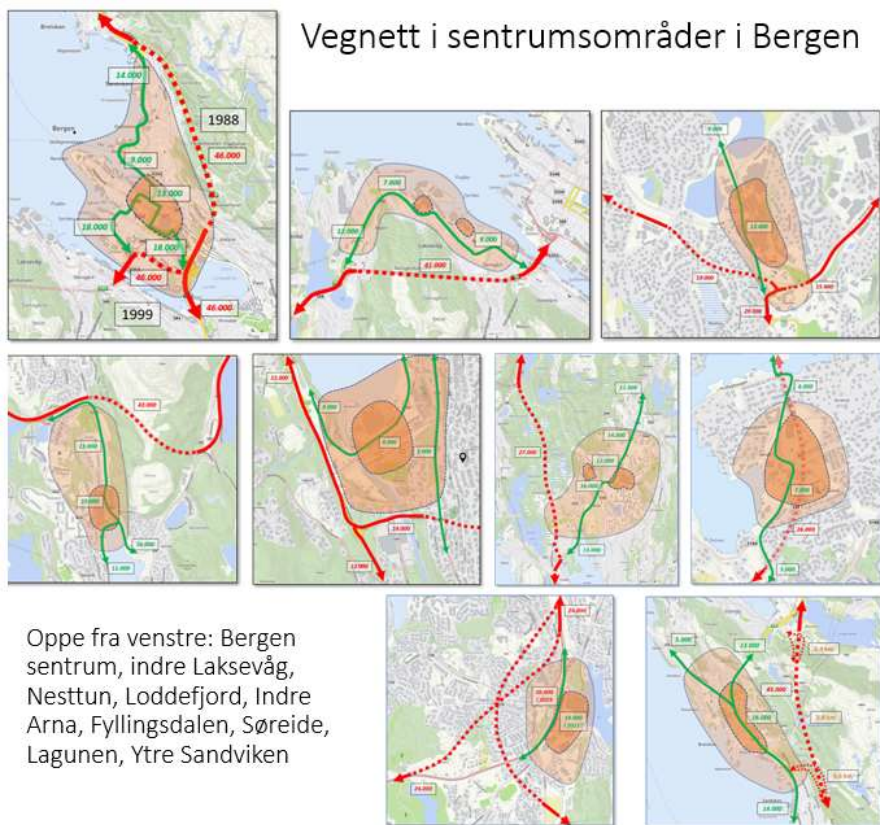
Nesttunvegen er en fylkesvei med 30-sone og ca. 12.000 kjøretøy pr. dag. Bilder fra Google.



Langsiktig trafikal løsning

E39 går tvers gjennom Åsane sentrale deler. Motorvegen er en hovedbarriere for myke trafikanter, og påvirker med sin riksveistatus i tillegg alle tilknyttede veier gjennom særlige krav og forventninger.

I alle øvrige bydeler i Bergen har det offentlige gjennom de siste fire tiårene brukt ressurser på å flytte hovedveisystemet ut av sentrumsområdene. Dette har vært en tverrpolitisk løsning for å kunne ivareta føringer for byområdet samtidig som krav og forventninger til hovedveisystemet ivaretas. Det er i dag bare Åsane og Danmarks plass som har riksvei gjennom urbane sentrumsområder, mens øvrige områder har blitt eller er i prosess for å skjermes fra slik infrastruktur. Når riksvegen i 2022 blir lagt utenom bydelsenteret i Rådalen/Lagunen vil Bergen sentrum og alle bydelsentrene, utenom Åsane, ha gater med en trafikk på under 20.000 ÅDT og fartsgrense på 30-50 km/t, mens Åsane sentrale deler fortsatt vil ha en hovedveg med et trafikkvolum på nær 40.000 ÅDT og hastighet på 80 km/t.



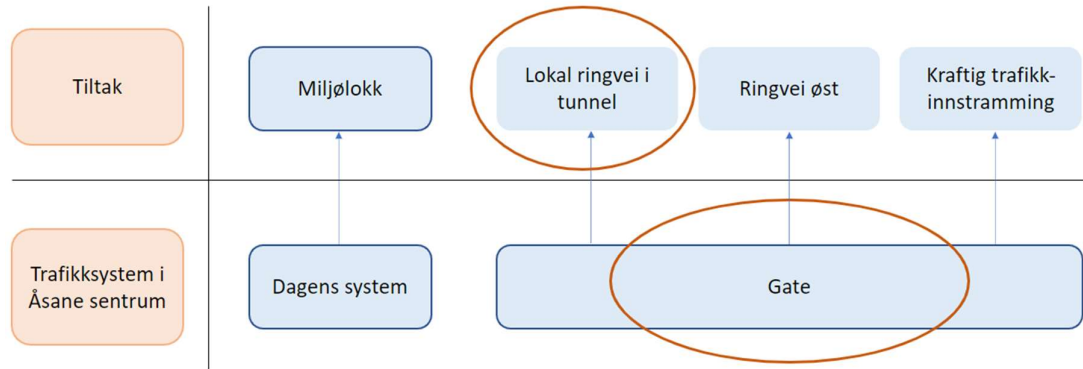
Utfordringen med E39 i Åsane er både vegens overordnede funksjon, trafikkvolumet og fartsgrensen. I høringsprosesser ved oppstart av SPPÅ ble forslaget om et lokk over motorveien spilt inn. Hensikten var å dempe ulempene ved veianlegget. Det er vurdert at et lokk ikke i tilstrekkelig grad vil løse utfordringene med å ha motorveien gjennom bydelsenteret. I stedet anbefales det at hele veisystemet i Åsane sentrale deler bygges om, tilpasset et lavere hastighetsnivå, med gateutforming og vanlige kryss i plan.

Vi har vurdert fire alternativer for hvordan en kan håndtere både et effektivt hovedveisystem og de negative konsekvensene motorveien medfører for Åsane sentrale deler:

1. Systemet består som i dag med E39 gjennom det sentrale Åsane, med et miljølokk.

2. E39 legges i en tunnel utenom det sentrale Åsane
3. Ringvei øst etableres, i kombinasjon med sterke restriksjoner på bruk av dagens hovedveisystem, slik at veikategorien på Åsaneveien kan nedjusteres.
4. Kraftig innstramning av biltrafikk gjennom omfattende tiltak for å redusere bilbruk, både fra lokalt og nasjonalt nivå, samt endre krav til hovedveinettet.

Vi har gjort en grov vurdering av de fire alternativene opp mot hva som tjener Åsane best, og anbefaler alternativ 2.



Trafikksystem som i dag, med et lokk over hovedvegen mellom Hesthaugen og Gullgruven.

Fordeler	Ulemper
<p>Redusert støybelastning. Etablerer tydelig forbindelse mellom C-tomten og Åsane sentrum. Tidsaspekt.</p>	<p>Skaper høydeforskjeller. Skaper støyutfordringer ved utløp. Sementerer dagens system bl.a. med utforming av på- og avkoblingssystem. Krevende anleggsfase med hensyn til trafikkavvikling. Bidrar ikke til trafikkreduksjon lokalt.</p>

En lokal omkjøringsvei med omforming av vegene i Åsane sentrale deler til gater

Fordeler	Ulemper
<p>Vesentlig reduksjon av støy- og luftforurensning. Gir rom for bymessig utforming av Åsane sentrale deler, med et finmasket gangnett. Gir et robust lokalt og regionalt transportsystem. Frigitt trafikkareal kan benyttes til opphold og grønnstruktur.</p>	<p>Byggekostnader på linje med forlengelsen av Fløyfjelltunnelen eller bypass forbi Lagunen. Uttak av masser.</p>

Ringvei øst, med tiltak som muliggjør nedskalering av Åsaneveien fra riksvei til lokalgate med lav hastighet

Fordeler	Ulemper
<p>Flytter noe biltrafikk til annen trasé. Endrer vegstatus for dagens E39. Kan gi rom for bymessig utforming av Åsane. Kan gi rom for kryssinger i plan på tvers av Åsanevegen, og endre krav til hastighet og av-/påkjøring.</p>	<p>Fjerner ca. 10 % trafikk fra Åsaneveien. Avhengig av kraftig veiprisering og betalingsstyring for å oppnå tilstrekkelig trafikkreduserende effekt i Åsane.</p>

Kraftig trafikkreduserende tiltak og endrede riksveikrav som mulig nedskalering av Åsaneveien fra motorvei til lokalgate med lav hastighet

Fordeler	Ulemper
Reduserer samlet trafikkarbeid. Kostnader, både økonomiske og klimamessige. Kan gi mulighet for kryssinger i plan på tvers av dagens E39.	Opprettholder et regionalt transportsystem med stor sårbarhet. Åsaneveien vil fremdeles ha riksveistatus, med stor usikkerhet i krav til hastighet og dermed tilhørende miljøbelastning og barriere-effekt. Lav arealgevinst. Høy usikkerhet da tiltaket er avhengig av omfattende nytt nasjonalt regelverk.

Alternativet med en lokal omkjøringsvei har klart størst fordeler og minst negative konsekvenser for det sentrale Åsane. Alternativet gjør det mulig å realisere målsettinger i overordnede plandokument, samtidig som hovedveisystemet gir god avvikling av næringstransport og regional trafikk. Alternativ 2 utelukker ikke tiltak fra alternativ 3 eller 4. De kan tvert om gi forsterket positiv effekt. Men de to siste alternativene er vurdert å ikke være tilstrekkelig for å kunne gjennomføre forventningene til SPPÅ.

Ensidig trafikkreduserende tiltak, som beskrevet i alternativ 4 vil avhenge av nye nasjonale regler som kraftig veiprisning og pålegg om parkeringskostnader på privat eiendom, samt vilje til å innføre høye takster lokalt. Det vil også avhenge av endrede krav til overordnet veinett, for eksempel hastighetsnivå. Tilstrekkelige tiltak i regionens sårbare veinett, vil gi stor risiko for forsinkelser for næringstrafikk.

Ringvei øst på strekningen Vågsbotn - Fana, skal sikre regionen et robust, overordnet veinett. Det gir en omkjøringsvei for Bergens sentrale deler. Ringveien er et selvstendig veiprojekt. I dette arbeidet er ringvei øst kun vurdert som en mulig trafikal løsning for det sentrale Åsane. Vurderingen er at en slik ringvei ikke i tilstrekkelig grad løser lokale utfordringer. Det er derfor behov for en lokal omkjøringsveg i Åsane.

I konsekvensutredning for KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset, viser trafikkanalyser økning i trafikk på Åsaneveien gjennom Åsane sentrale deler. I utredningen er det også gjort trafikkmodellering av situasjonen med full utbygging av ringvei øst, fra Klauvaneset via Arna til Fjøsanger. Det gir et fremtidig trafikkvolum på Åsaneveien i 2050 på rett over 60.000 ÅDT. Med modellerte tiltak for å oppnå nullvekst i byvekstavtalens avtaleområde, inkludert bl.a. veiprisning og styrket kollektivtilbud, viser modellen et fremtidig trafikkvolum i Åsaneveien på 37.000 ÅDT. Sammenliknet med modellering av en situasjon uten utbygging av ringveg øst, ser ringvegen ut til å gi 10 % trafikkreduksjon gjennom Åsane sentrale deler.¹

Å løse barrierevirkning av dagens motorveg med et lokk, vil ikke bidra til å løse utfordringer med standardkrav til hovedvegen og de konsekvensene det gir for tilliggende vegnett. Det vil fremdeles stilles krav til omfattende av- og påkjøringsramper, og mulighetene for tiltak i lokalvegnettet blir begrenset. Trafikkvolumet på vegsystemet vil være høyt, og miljøutfordringene langs de deler av strekningen som ikke får lokk, vil vedvare. Løsningen vil også fastholde dagens trafikkutforming, med liten arealgevinst. Et lokk vil i tillegg gi høydeforskjeller midt i det flate, sentrale Åsane.

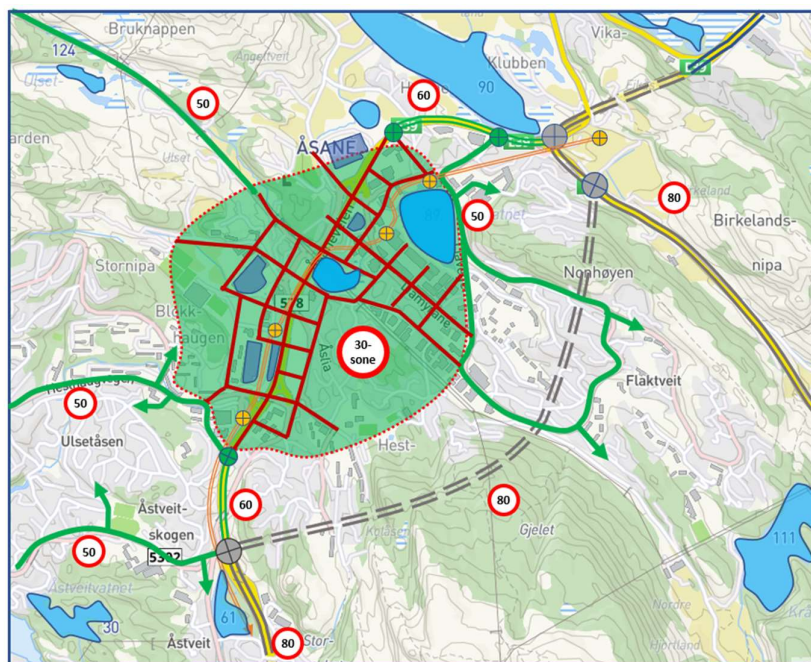
¹ E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Konsekvensutredning. Prissatte konsekvenser og trafikkanalyse. Juni 2020.

Oppsummering

Hovedvegen flyttet utenom Åsane sentrum, mellom Stamskaret og Vågsbotn

Det sentrale byområdet utformet med god tilgjengelighet men begrenset kapasitet på gjennomkjøring via sentrumsgater med lav hastighet

-  Bybane
-  Planskilt kryss
-  Plankryss eller rundkjøring
-  Bygatekryss med gangfelt
-  Skiltet hastighet 50
-  Bypass



Med hovedvei lagt utenom sentrum, kan vegnettet i hele det sentrale Åsane strammes opp til en normal, bymessig gatestruktur med lav hastighet i alle gater. Kryss kan utformes i plan, godt tilrettelagt for alle trafikanter. Systemet vil fredeliggjøre det sentrale Åsane, både for myke trafikanter og med tanke på støv- og støyforurensning. Samtidig kan et robust, overordnet veinett ivaretas for næringstrafikk og regional trafikk.

På kort sikt kan det gjøres tiltak for å bedre situasjon for prioriterte trafikanter utenom hovedvegen. Tiltakene må ivareta tilgjengelighet også for bilførere, men må prioritere fremkommelighet for andre trafikanter i lokalveinettet.