

## VEDLEGG 9

### Trafikkvurdering

### Sykkeltrafikk i makstimen



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Marianne Skulstad  
Fra: Stig Nyland Andersen  
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Stig Nyland Andersen +47 55516428  
Vår dato: 28.08.2012  
Vår referanse:

### Vurdering av sykkeltrafikk i makstimen for gamle Vossebanen

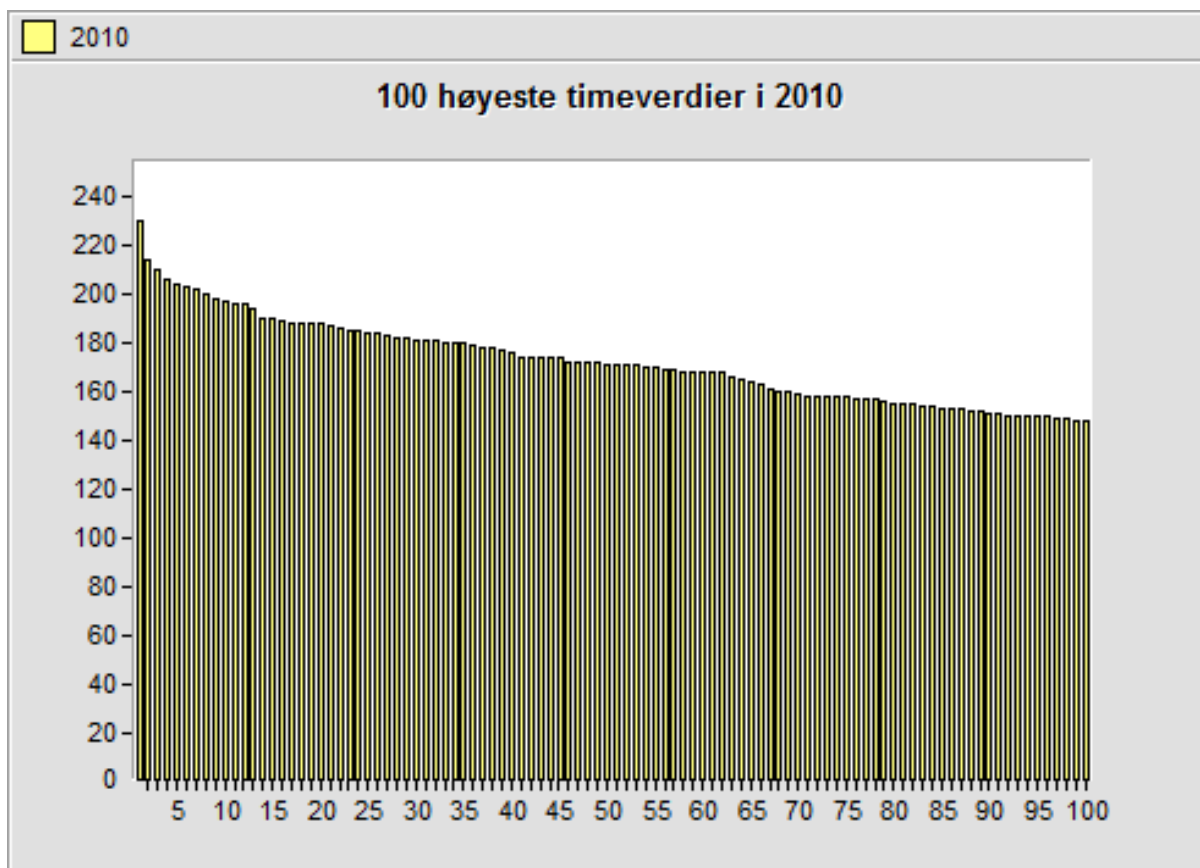
Dette notatet tar sikte på å komme med en vurdering av dimensjonerende sykkeltrafikk i makstimen på gamle Vossebanen og Osbanen, mellom Gamlehaugen og Rådal/Lagunen. Notatet inngår som grunnlagsmateriale til et forprosjekt for opprusting av gang- og sykkeltraséen mellom Gamlehaugen og Rådal/Lagunen. Forprosjektet tar sikte på å avklare standardvalg på strekningen, til et påfølgende arbeid med reguleringsplan.

Traséen inngår i hovedrutenettet som ligger i Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019, og inngår i Fanaruten fra Fjøsanger til Hop og Nesttunruten fra Hop via Nesttun til Skjold. Traséen er en viktig del av sykkelnettet mellom Fana og Bergen sentrum/Årstad.

Reisevaneundersøkelsen for Bergensområdet fra 2008 viser en sykkelandel i Bergen på omtrent 3 %, mens for relasjonene Fana – Årstad og Fana – Bergenhus er det oppgitt en sykkelandel på 6 %. I forbindelse med konseptvalgutredningen ble det laget et notat som summerer opp reisevanedata i og mellom storsoner i Bergensområdet. Basert på dette notatet har jeg summert opp sykkelreisene fra tre storsoner sør for vår strekning til storsoner nord for sykkeltraséen, som sannsynligvis bruker traséen på turene. Dette er vist i tabellen på neste side. Det er viktig å påpeke at tallene hver for seg er ganske usikre da det kan være få personer som er spurt i de aktuelle sonene, men totaltallene kan gi en god pekepinn på sykkeltrafikken over døgnet på strekningen.

Sonenavn (til/fra)	Parais/Hop/ Nesttun/SkoldV	Nordås/Sørås/ RådalV	RådalØ/Smørås/ Apeltun/SkjoldØ	Totalt
Sentrum	233	66	134	433
Årstad/Slettebakken	233	0	0	233
Fjøsanger	167	66	33	266
Danmarks plass	33	33	0	66
Krostad/Minde	66	0	0	66
Møllendal	0	33	66	99
Gyldenpris/Melkeplassen	0	66	0	66
Bønes/Kråkenes	33	0	0	33
Godvik/Olsvik/Drotningvik	66	0	0	66
Hordvikneset	33	0	0	33
Tertnes/Mjølkeråen/Salhus	66	0	0	66
<b>Totalt</b>	<b>930</b>	<b>264</b>	<b>233</b>	<b>1427</b>

Det er et sykkeltellepunkt på strekningen, men dette er for øyeblikket tatt ut av drift på grunn av arbeider med Bybanen byggetrinn 2. Tellepunktet befinner seg på gang- /sykkelvegen 200-300 meter sør for rundkjøringen på Skjoldskiftet. Det siste året som hadde gode telledata var i 2010. Jeg har der tatt ut verdier for 100 høyeste timesverdier, og det viser at timetrafikken ligger normalt mellom 150 og 190. Diagrammet under viser dette. ÅDT på tellepunktet er 500, mens sommerdøgnetrafikken er på 800 i 2010.



Det finnes ikke noen tellepunkter på strekningen mellom Nesttun og Gamlehaugen, så det er vanskelig å kunne si noe sikkert om trafikken der er høyere eller lavere enn det er sørover fra Nesttun.

De neste tellepunktene nordover er i Fjøsangerveien og Kanalveien, i området rundt Minde allé. På disse punktene ligger makstimetrafikken på henholdsvis 210-250 og 130-190. Nivået på trafikken her er totalt en del høyere enn trafikken i Skjoldskiftet, men det må tas hensyn til at disse tellepunktene har iblandet sykkeltrafikk som ikke benytter vår strekning. Tar man dette i betraktning så kan det se ut som om makstimetrafikken på strekningen mellom Nesttun og Gamlehaugen kan antas å være tilsvarende som makstimetrafikken ved Skjoldskiftet. med tanke på de mange målpunkt som ligger i Bergensdalen og Bergen sentrum.

I dette arbeidet antas det derfor at timestrafikken fra tellepunktet representerer timestrafikken på hele strekningen.

### Trafikk 20 år etter åpningstid

Til arbeidet med standardvalg for ny sykkeltrasé trengs det dimensjonerende timetrafikk på strekningen 20 år etter åpning. I bestillingen til reguleringsplanen er det lagt til grunn en ferdigstillelse i 2017. Dimensjoneringsåret blir da 2037.

Det finnes pr i dag ikke noen egne prognoser for trafikkvekst på sykkel. Det velges derfor å legge til grunn vekstfaktorer fra grunnprognoseberegningene som er gjennomført i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023. Den gir fylkesvise utviklingsprognoser for trafikk. Disse prognosene er utarbeidet for lett bil (personbil), tunge kjøretøy og busser. I våre beregninger er det lagt til grunn trafikkveksten for lette kjøretøy. I år 2037 er denne beregnet til å være omtrent 40 % høyere enn dagens trafikk.

Dette gir en makstimetrafikk på mellom 210 og 270 gitt prognoser for trafikkvekst i Hordaland.

I tillegg leggs det i sykkelstrategien for Bergen opp til å nå en målsetning om 10 % sykkelandel i Bergen innen 2019, noe som tilsvarer omtrent en tredobling av sykkelandelen i forhold til 2008. Dette kan også være sannsynlig, i alle fall sett i lys av det arbeidet som gjøres med å lage en høystandard sykkeltrasé hele vegen inn til Bergen sentrum, utviklingen på Mindemyren og fortettingen langs bybanetraséen.

Legger man til grunn en tredobling av sykkelandelen, vil det kunne gi en dimensjonerende trafikk på gamle Vossebanen på mellom 630 og 810 syklist i makstimen i år 2037.