



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Bjørn Sunde, Øyvind Gangstad, Nils Inge Romarheim, Ole Kristian Birkeland, Olav Megrund, Marius Maske.
Kopi: Carl Johansen, Vebjørn Krogsæter, Arild Fuglseth.
Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Nils Inge Romarheim

Tlf. saksbeh. 906 59 309

Vår dato: 16.01.2023

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 1/2023

Møtestad:	Statens vegvesen, Vestre Olsvikveg 13, 6019 ÅLESUND – Møterom Aksla. Det vert også lagt til rette for at møtet kan følgjast på Teams.
Møtedato:	20.01.2023
Møtetid:	1200 – 1400
Møteleiar:	Tore Johan Øvstebø

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Tore Johan Øvstebø	1200 – 1205
2	Trafikkløsning i sentrum	Olav Megrund	1205 – 1250
3	Bruk av tunnelmasser til utfylling på Sørsida og til sykkelveg Meieriet til Sunnmørshallen	Ole Kristian Birkeland	1250 – 1310
4	Endret løsnings for busstoppene ved Sykehuset, og sykkelfelt som prinsipp fra Sykehuset til Moa	Ole Kristian Birkeland	1310 – 1330
5	Orientering om fremdrift Breivika–Lerstad	Ole Kristian Birkeland	1330 – 1340
6	Snuplass Slinningen – økonomi	Jøran Mentzoni Eilertsen	1340 – 1350
7	Trafikksituasjonen i Utvika	Nils Inge Romarheim	1350 – 1355
8	Eventuelt	Nils Inge Romarheim	1355 – 1400

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Ordførar Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø (leiar) og Øystein Tvedt.
Vara: Vebjørn Krogsæter.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Kristin Sørheim og Anders Riise. Vara: Carl Johansen.

Statens vegvesen: Leiar Transport midt, Kjetil Strand, og leiar Utbygging midt, Ove Nesje.

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol (Bjørn Sunde).

Statens vegvesen: Nils Inge Romarheim (leiar).

Kommunikasjon: Øyvind Gangstad (Christine Rørvik).

Sak 2 – Trafikkløsninger i Ålesund sentrum

BAKGRUNN

Ålesund kommunestyre bestemte i vedtak 21.10.2021 at ny bro over Brosundet i forlengelsen av Keiser Wilhelmsgate skulle ha bare en kjørebane:

Dokumentinformasjon:		
Saksbehandlar: Grete Valen Blindheim	Arkivsak: 20/4568	
E-post: postmottak@alesund.kommune.no	Journalpost: 21/92518	
Behandling:		
Saksnummer:	Utval:	Dato:
153/21	Ålesund formannskap	05.10.2021
203/21	Ålesund kommunestyre	21.10.2021

203/21 - Ålesund kommunestyre

Vedtak:

Ålesund kommunestyre går inn for at brua over Brosundet smalnast inn til eitt køyrefelt. Ålesund kommunestyre ber om at Statens vegvesen endrar planane og tilpassar byggeprosjektet til dette vedtaket.

Brua er ei mellombels løysing som skal avlaste gjennomgangstrafikken i påvente av at Brosundtunnelen skal realiserast. Brosundtunnelen skal skape eit betre bymiljø for mjuke trafikanter og lage ei meir effektiv løysing for gjennomgangstrafikken.

En bro med bare ett kjørefelt har en del konsekvenser for valg av trafikkløsninger i hele sentrum, samt at gode løsninger for myke trafikanter ikke var godt nok løst i «sørsideplanen». De tre byggherrene i Bypakke Ålesund ba derfor styret for bypakken om å få utrede trafikksystemet bedre og fikk 20.05.2022 vedtak slik:

Styringsgruppa støtter at det gjennomføres en prosess med involvering fra alle parter, for å finne den beste løsningen for gatenettet i sørsideplanen. Både ett og to felt over ny bru er med i vurderingene. Alternativet med nytt kjøremønster i Keiser Wilhelmsgt skal også vurderes. En anbefaling om beste løsning vil legges fram for politisk behandling i okt/nov etter at styringsgruppa har fått det til behandling

Proessen har tatt lengre tid enn antatt, men det har vært viktig at arbeidet blir grundig og at kunnskapsgrunnlaget for vedtak blir godt nok. Både styringsgruppe og politisk miljø har underveis blitt orientert om arbeidet.

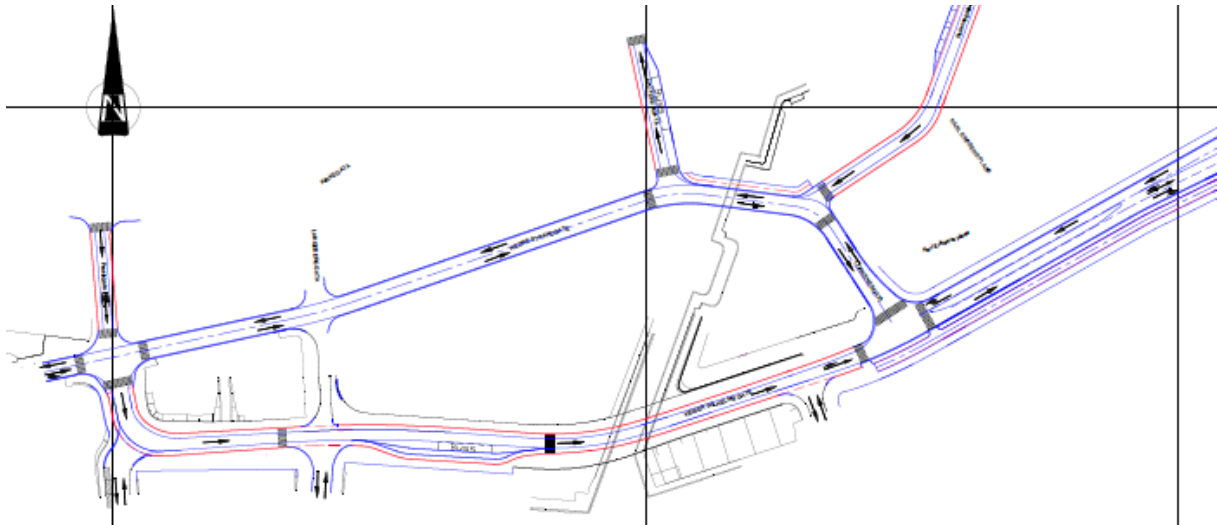
PROESSEN

De tre byggherrene, med respektive fagressurser, har deltatt aktivt i prosessen, ledet av Statens vegvesen. Statens vegvesen har i tillegg brukt konsultentselskapene Aas-Jakobsen/ViaNova til trafikkanalyser, evaluering og uttegning av løsninger.

Trafikkanalysene

Som det framgår av styrevedtaket var en av grunnene til at det var nødvendig med videre utredning, forslag fra Ålesund kommune om et helt nytt kjøremønster i den nye delen av Keiser Wilhelmsgate.

(fra Arbeider'n til Waterfront) I dette alternativet skal den nye gata være en ren kollektivgate samt for nødvendig biltrafikk til området sør for gata. Implisitt i dette, at dagens trafikkmønster i Lorkenesgata, over Hellebroa og videre vestover Nedre Strandgate beholdes som i dag. Se figur.



Trafikkanalyse utført våren 2021 ble utvidet med dette trafikkmønsteret med samme trafikkgrunnlag. For å skille mellom alternativene kaller vi heretter reguleringsplanens løsning «stor rundkjøring» og det andre alternativet «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate»

Trafikkalysen viser:

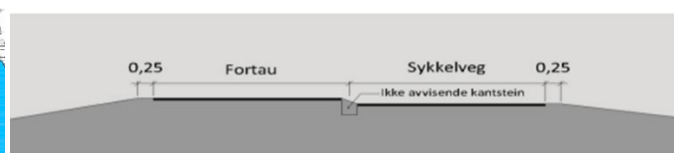
- at Posthuskrysset vil, som nå, være flaskehalsen i trafikkavviklingen for kjørende
- at avviklingen av bil og busstrafikk er så å si lik i begge alternativ med bred bro.
- at smal bro gir forsinkelse for bussen (alternativ, stor rundkjøring) og for smale fortau (alternativ, KWgt. Kollektiv- og sykkelgate)
- at å enveiskjøre Notenesgata mot vest fra innkjøringen til P-huset i Kremmergården forbedrer trafikkflyten i Posthuskrysset og i krysset Lorkenesgata/Notenesgata/Hellebroa
- at det er mulig å lage gode signalregulerte kryss med bussprioritering
- at myke trafikanter blir godt ivaretatt

Vurderinger for myke trafikanter

De to hovedalternativene «stor rundkjøring» og «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate» er tegnet ut til dels i detalj. Alle kryss er «strammet opp» men ikke mer enn at vogntog kan ferdes trygt. Det er tatt hensyn til tilgjengelig (fysisk) plass og reguleringsplanens gatebredder.

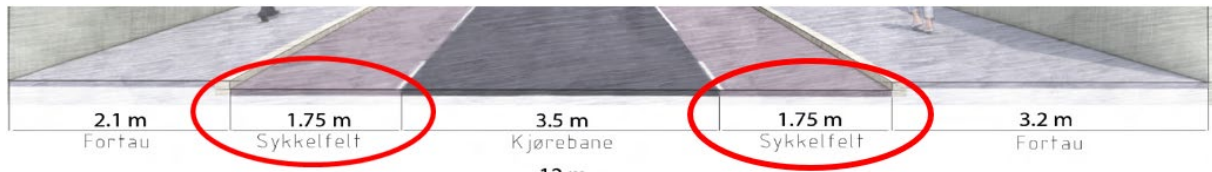
Gjennom arbeidet er veldig mange alternativ for trafikkavvikling vurdert, både i selve trafikkanalysen og i det senere arbeidet med uttegning av de ulike alternativene. Etter evaluering har vi igjen de to hovedalternativene som nevnt, samt begge alternativ med smal og bred bro. Gjennom evalueringen har vi kommet fram til:

- at fortau skal være **minimum 3 meter** i nybygd gate og ellers der det er mulig.
- at **sykkelvei med fortau** kun etableres fra Posthuskrysset til kryss ved Arbeider'n/Rutebilstasjonen



Figur 3.11: Tverrprofil for sykkelvei med fortau (mål i m)

- at det ellers i gatesystemet brukes **sykkelfelt** (som del av veibane) med **bredde 1,75 meter** – (Eksempel fra Nedre Strandgate)



Tegninger er samlet i [vedlegg 1](#)

Høring med eksterne parter

Alternativene er presentert for Ålesund parkering, Ålesund havnevesen, Sørsida utvikling og FRAM.

Innspill er samlet i [vedlegg 2](#)

De viktigste momentene fra partene:

Ålesund parkering:

- Om Nedre Strandgate får enveiskjøring (og dermed sykkelfelt) må det planlegges godt for inn og utkjøring av P-huset.
- Viktig å sikre at inn/utkjøring fra Seilmakergården fortsatt er mulig.

Ålesund havnevesen:

- Fra et gjennomsnitts cruise fartøy kan det komme 6 500 fotgjengere som skal krysse KWgt. og videre ut i byen. Undergangen fra dagens rutebilstasjon til rådhuset er regulert bort i sørsideplanen. Denne er veldig viktig, og det bør vurderes om den kan bestå.
- Mange passasjerer skal hentes med buss. Tilrettelegging for dette er viktig.
- Cruisetrafikken skaper også mye varetransport med ulike størrelse av biler.

Sørsida utvikling:

- Anbefaler alternativet med kollektivgate og smal bro. Men påpeker i møtet at «fremmedtrafikk» kan være vanskelig å hindre (ikke alle følger skilting)
- Stiller også spørsmål ved om det ikke er «overdimensjonert» å bygge en ny gate for buss. (mye penger/liten verdi?)
- Stiller spørsmål om det er logisk for busspassasjerer at bussen har en trase vestover og en annen østover.
- Og hvorfor kan ikke sykkelvei med fortau fortsett også langs den nye delen av KWgt?
- Kan de tenkes en mellomløsning der smal bro blir litt bredere for å oppnå gode fortau?

FRAM

- 3 av alternativene gir gode og fleksible løsninger for buss, mens alternativet med «rundkjøring» og smal bro gir forsinkelse for buss i rushtiden og kan ikke anbefales.
- Det må settes av tilstrekkelig plass for bussene for regulering av rutetid. Alternative plasser for dette legges inn i planene.
- Busstopp i KWgt. øst må minst ha plass til to busser.

Evaluerer for buss og myke trafikanter

I samarbeid med vei- og trafikkplanleggere i ViaNova har gruppa evaluert de to hovedalternativene «stor rundkjøring» og «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate» opp mot hverandre samt vurdert bred og smal bro. Se [vedlegg 3](#)

Buss

Begge hovedalternativ gir gode forhold for buss. Smal bro kombinert med «stor rundkjøring» vil hindre bussen vesentlig i rushtiden.

Gående

Gående med målpunkt langs forlenget Keiser Wilhemsgate og «Sørsida» får svært gode forhold i alternativ «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate»

Gående med målpunkt langs Nedre Strandgate/Hellebroa og Brunholmen får best forhold med «stor rundkjøring»

Syklister

For gjennomfarts-syklisten gir begge alternativ gode forhold forutsatt at kryssløsninger er gode og tydelige.

Syklister med målpunkt langs forlenget Keiser Wilhemsgate og «Sørsida» får svært gode forhold i alternativ «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate»

Syklister med målpunkt langs Nedre Strandgate/Hellebroa og Brunholmen får best forhold med «stor rundkjøring»

OPPSUMMERING

Hovedmålene i bypakken

- Byen skal ha eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer. Transportsystemet må møte veksten i transportsektoren.
- Bypakken skal bidra til å utvikle framtidsretta kollektivtilbod.
- Bypakken skal bidra til attraktiv og berekraftig byutvikling.

For å oppnå dette kan ikke biltrafikken i sentrum øke, men tvert imot bør den minske.

Trafikkanalysene viser at med en nedgang på 10% vil køproblematikken i rushtidene minske vesentlig.

Trafikantene

Det vises til [vedlegg 4 og 5](#)

Som foranstående og vedlegg viser har vi her to hovedalternativer som hver for seg, med noen fordeler og bakdeler, ivaretar alle trafikanter behov for framkommelighet og trafiksikkerhet.

Analyser og vurderinger viser også klart at begge alternativ med smal bro er en dårlig løsning som gir sterke begrensninger for enkelte trafikantergrupper.

Byutvikling/byliv

Gater med bare harde flater og lite rom for opphold, sitteplasser og grønt regnes i dag ikke som gode løsninger. Å omskape de eksisterende gatene som omhandles i dette arbeidet til mer åpne og med mer grønt er svært krevende. Men med oppstramming av kryss, oppussing av fortau, merking, skilting og i større grad sortere trafikantene gis det i alle fall litt rom for forbedring. I den nye delen av Keiser Wilhemsgate, men også ved ombygging av dagens gate foran rådhuset er det gode muligheter for å gi gateløpet et vennlig preg med grønne innslag, brede fortau og plasser for opphold. Gjerne kombinert med planene sør for gata. Dette prioriterer de myke trafikkanene og innbyr til opphold langs gaten.

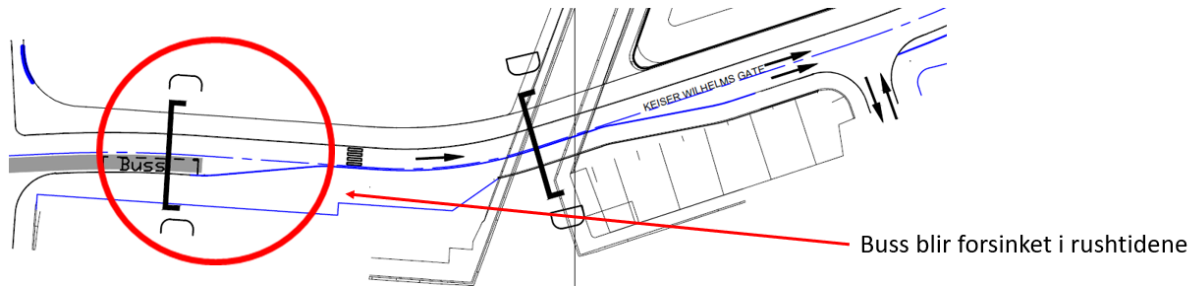
Det vanskelige valget

Det er fordeler og bakdeler med alle alternativer. Det er begrenset med plass og alle trafikanter kan ikke få de beste forhold over alt. Men:

- velges alternativ «stor rundkjøring» som «sørsideplanen» legger opp til, vil trafikken føres enveiskjørt vestover i Nedre strandgate og østover i nye og gamle Keiser Wilhemsgate.

Biltrafikken blir fordelt på to gater, bussen får gode vilkår, de myke trafikantene blir godt ivare tatt.

- velges alternativ «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate» vil biltrafikken gå som i dag med en liten forbedring ved at Notenesgata enveisreguleres vestover fra Kremmergården. Bussen får gode vilkår og de myke trafikantene får veldig gode vilkår i KWgt. og som i dag i Nedre stradgate/Hellebroa
- Posthuskrysset vil være flaskehalsen i trafikken uansett hvilket trafikkmønster som velges.
- velges «stor rundkjøring» må ny bro ha to kjørebaner slik at buss ikke blir hindret. Dette er helt vesentlig for pålitelig kollektivtrafikk.



- velges «KWgt. Kollektiv- og sykkelgate» må ny bro bygges så bred at det blir plass til min. 3 meter fortau. Og biltrafikk til «sørsida» bør begrenses med ulike tiltak i kommende reguleringsprosesser.



Regulert bred bro – bredde = 15,6 meter

Vedtatt smal bro – bredde = 12,25 meter – diff. i forhold til regulert bred bro 3,35 meter

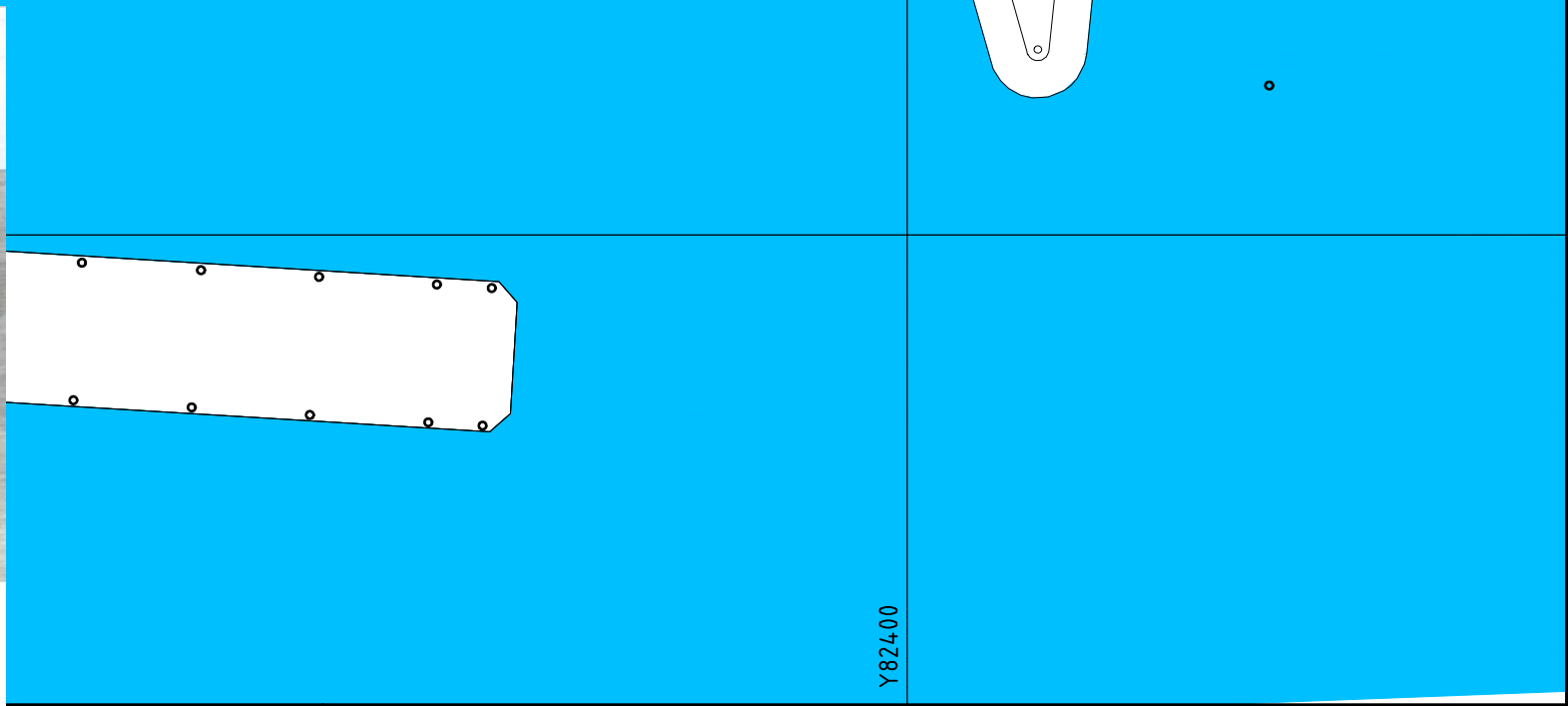
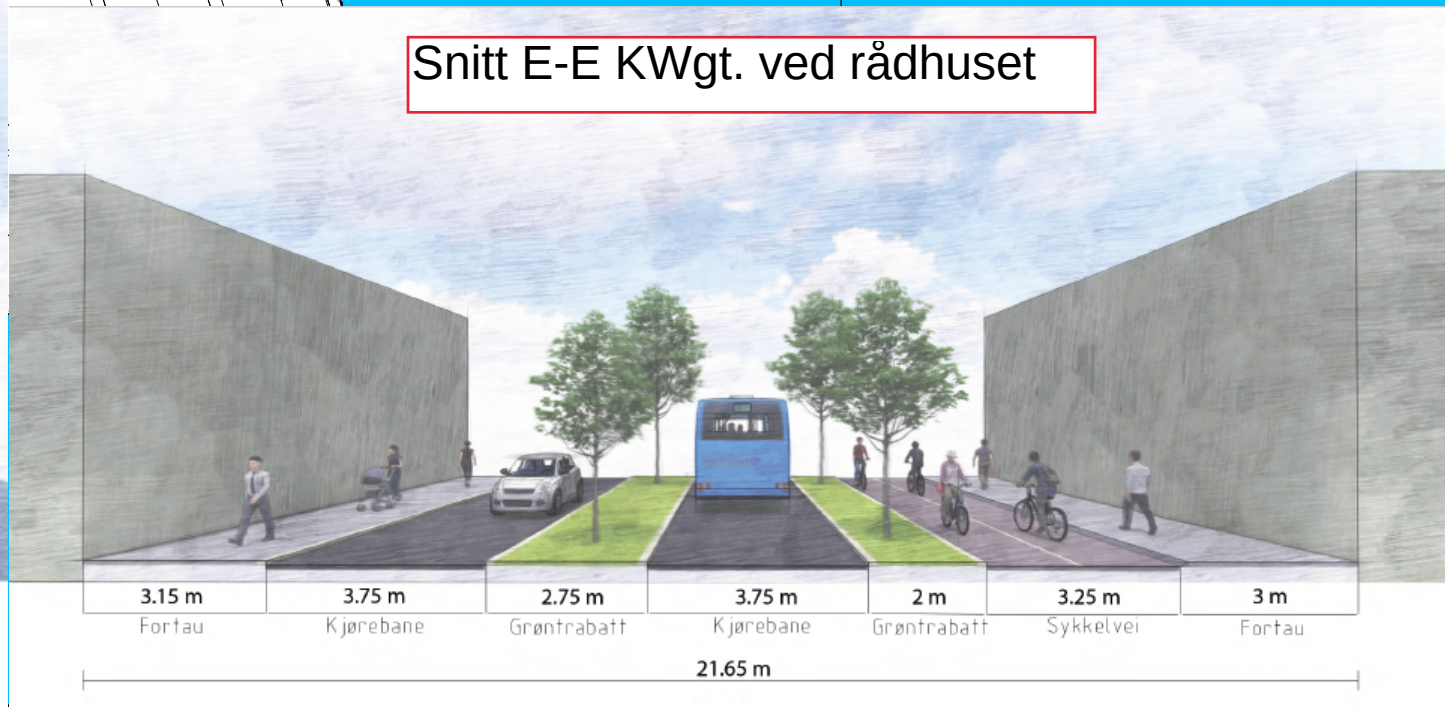
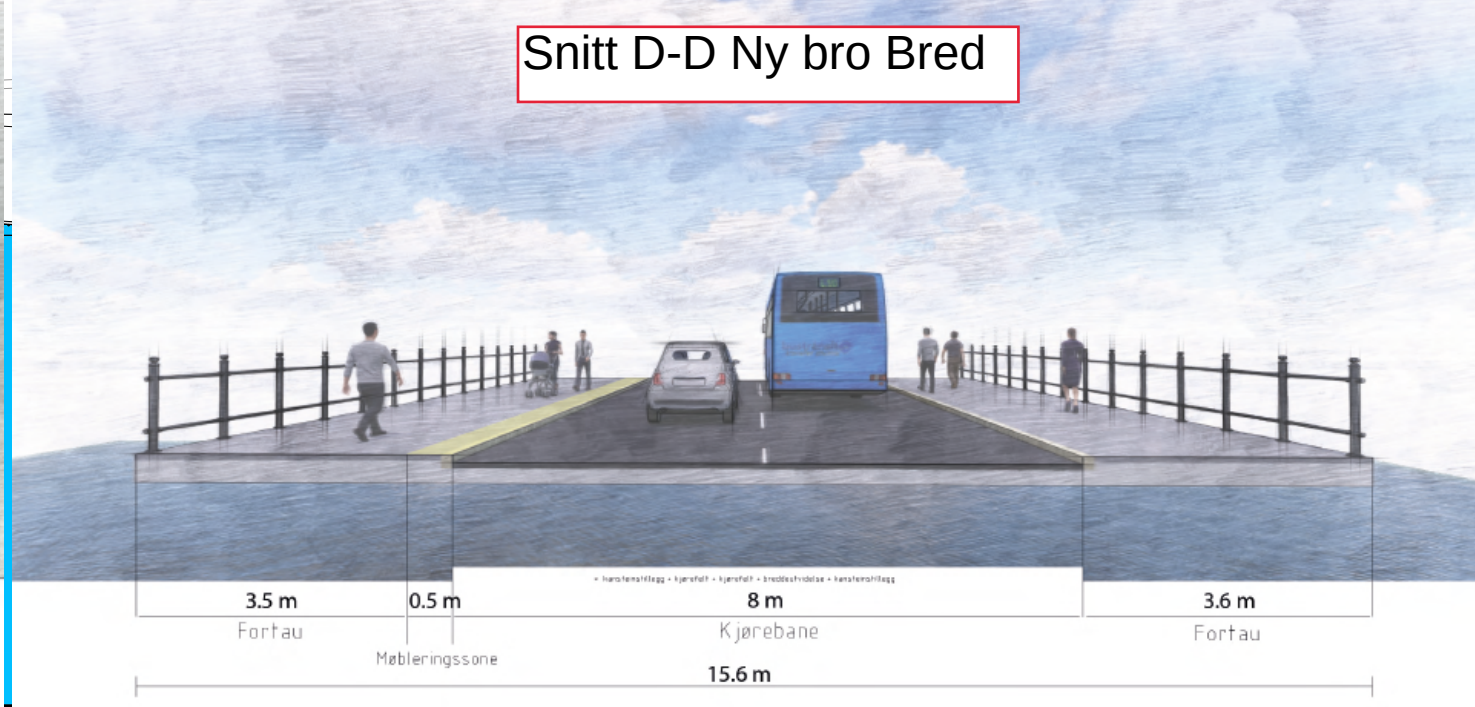
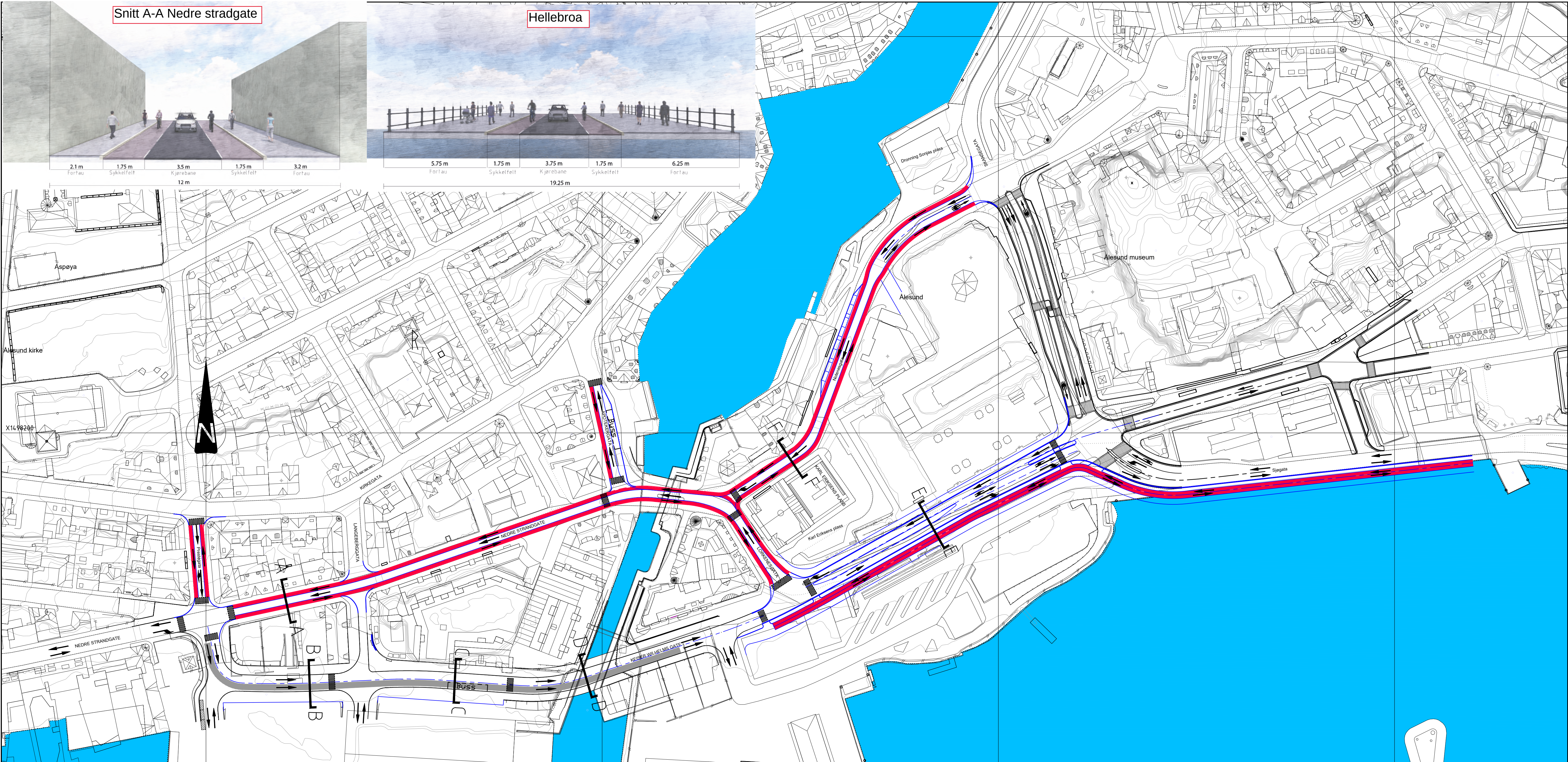
Kollektivgate med 3 m fortau – bredde = 13,75 meter – diff. i forhold til regulert bred bro 1,85 meter

En bred bro er anbefalt av alle fagetater. Bred bro gir fleksibilitet for framtida ved endra bruk, vedlikehold av Hellebrua, hendelser og trafikale situasjoner som oppstår.

Innstilling

Styringsgruppa i Bypakke Ålesund innstiller på:

- at begge alternativ for trafikkløsning går videre til politisk behandling.
- at broa bygges med bredde 15,6 meter



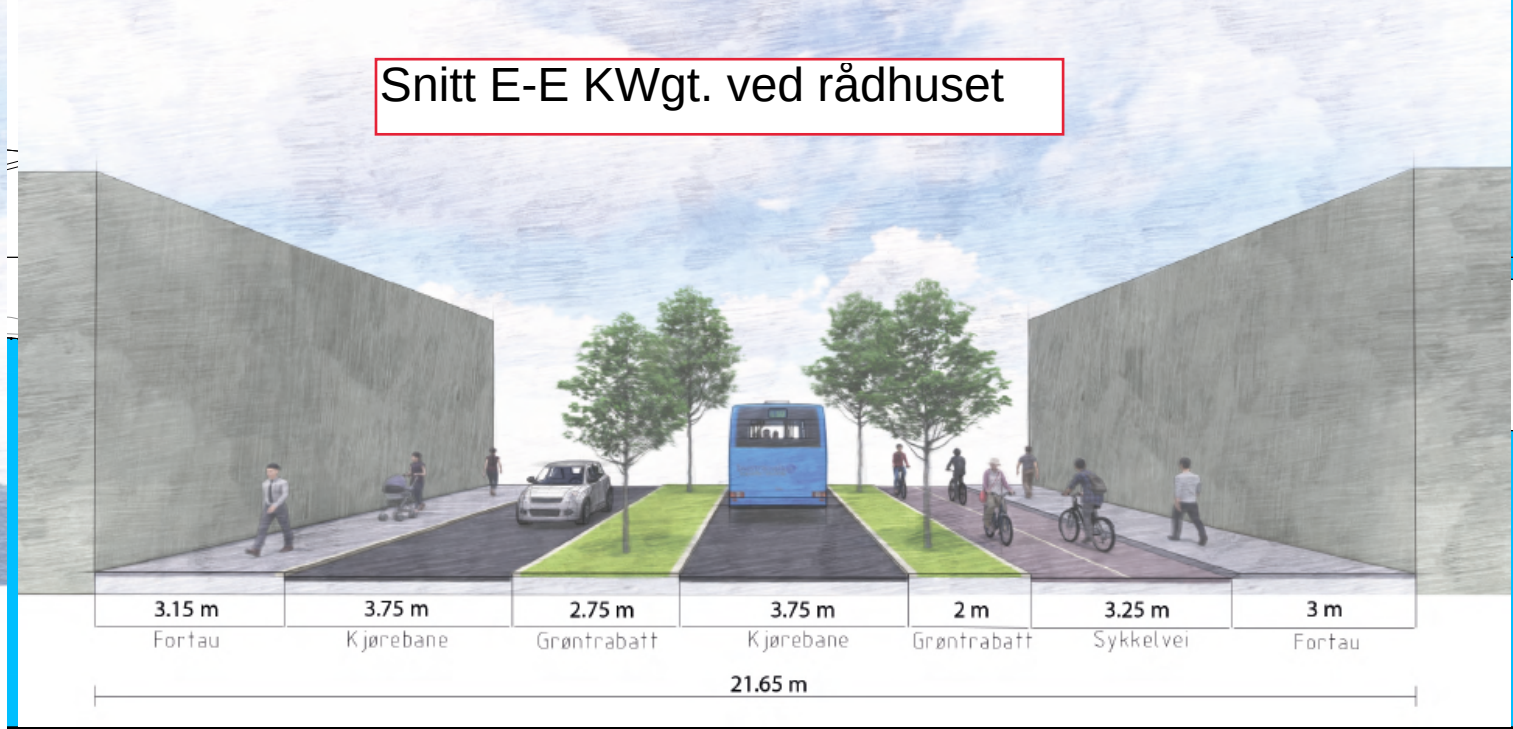
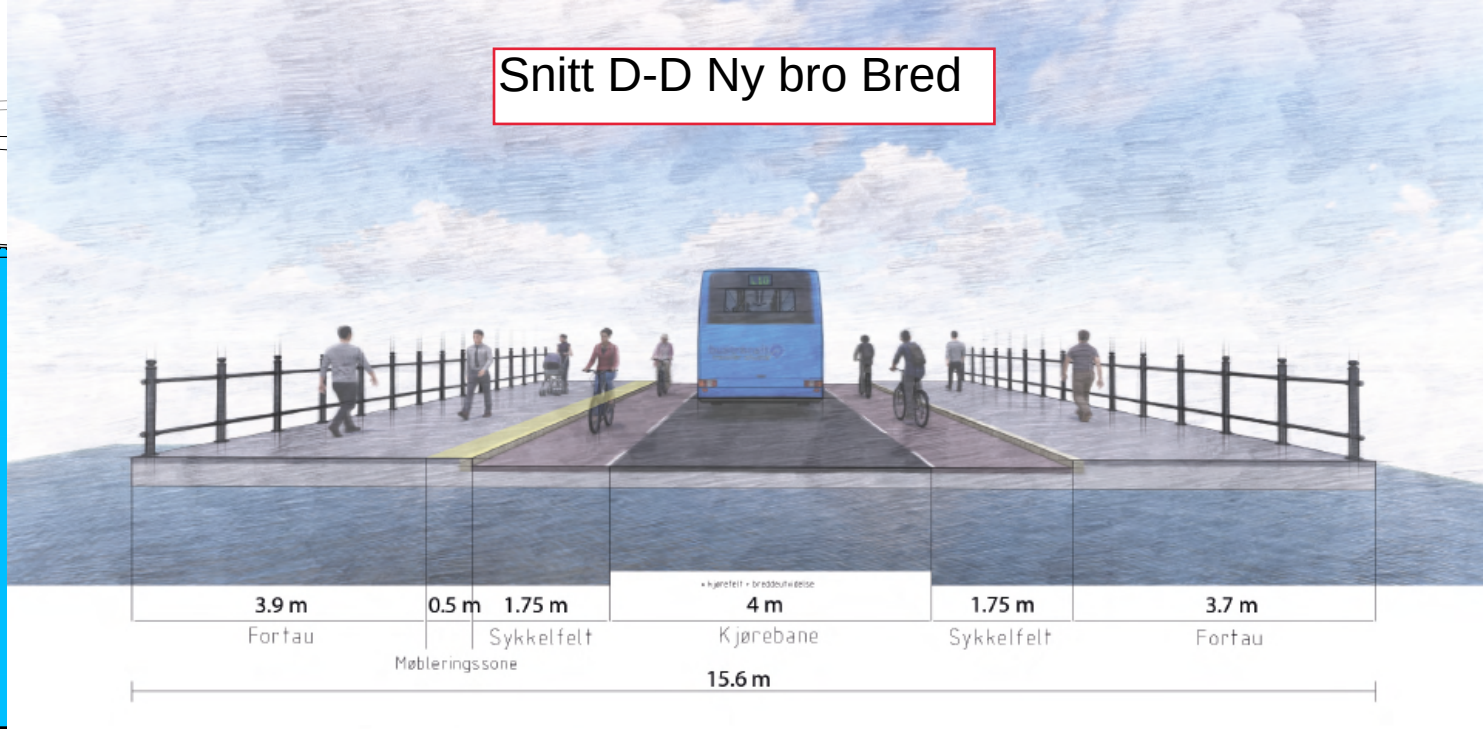
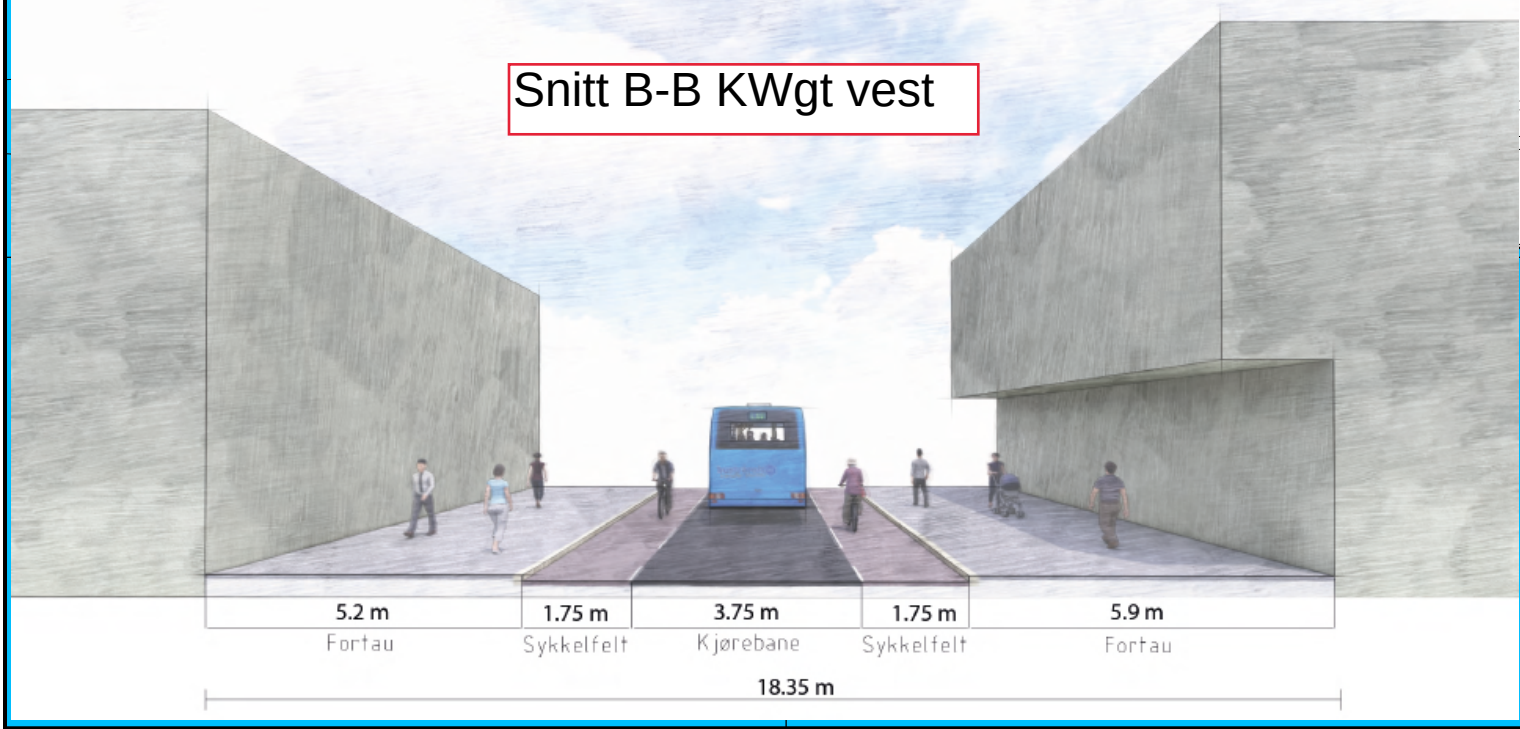
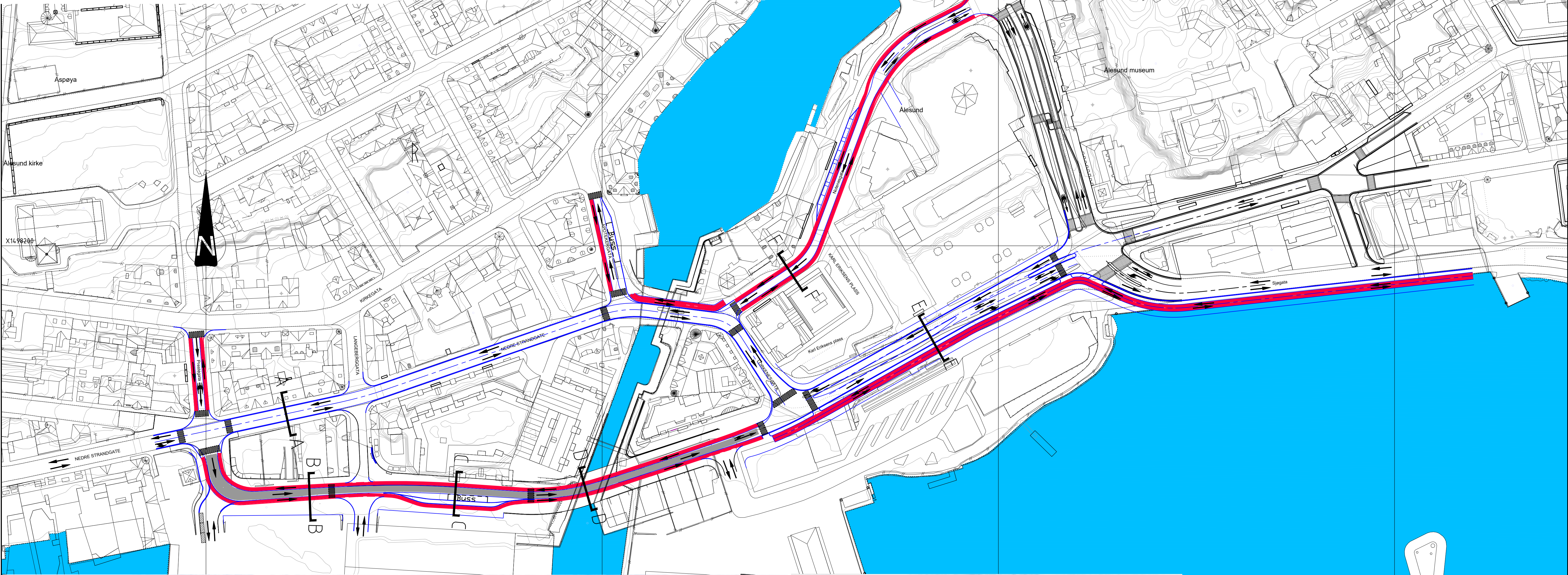
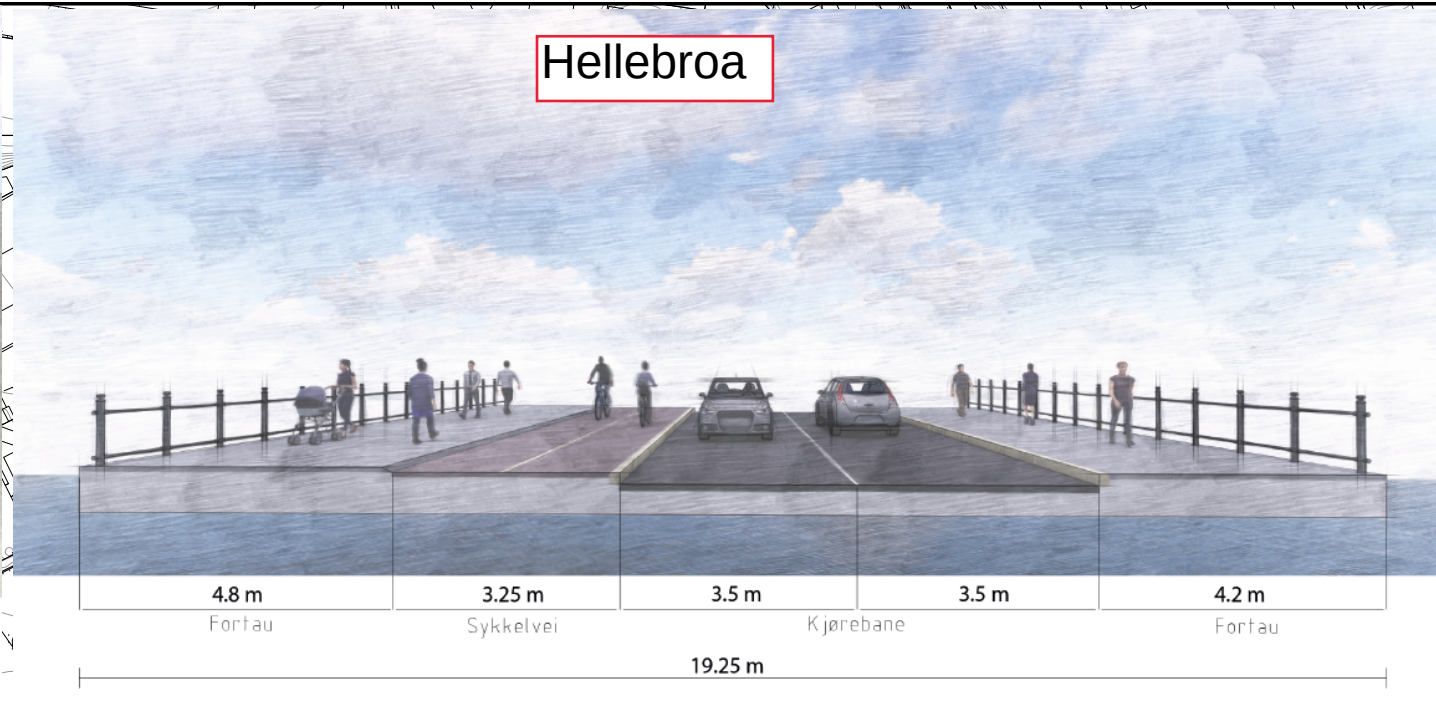
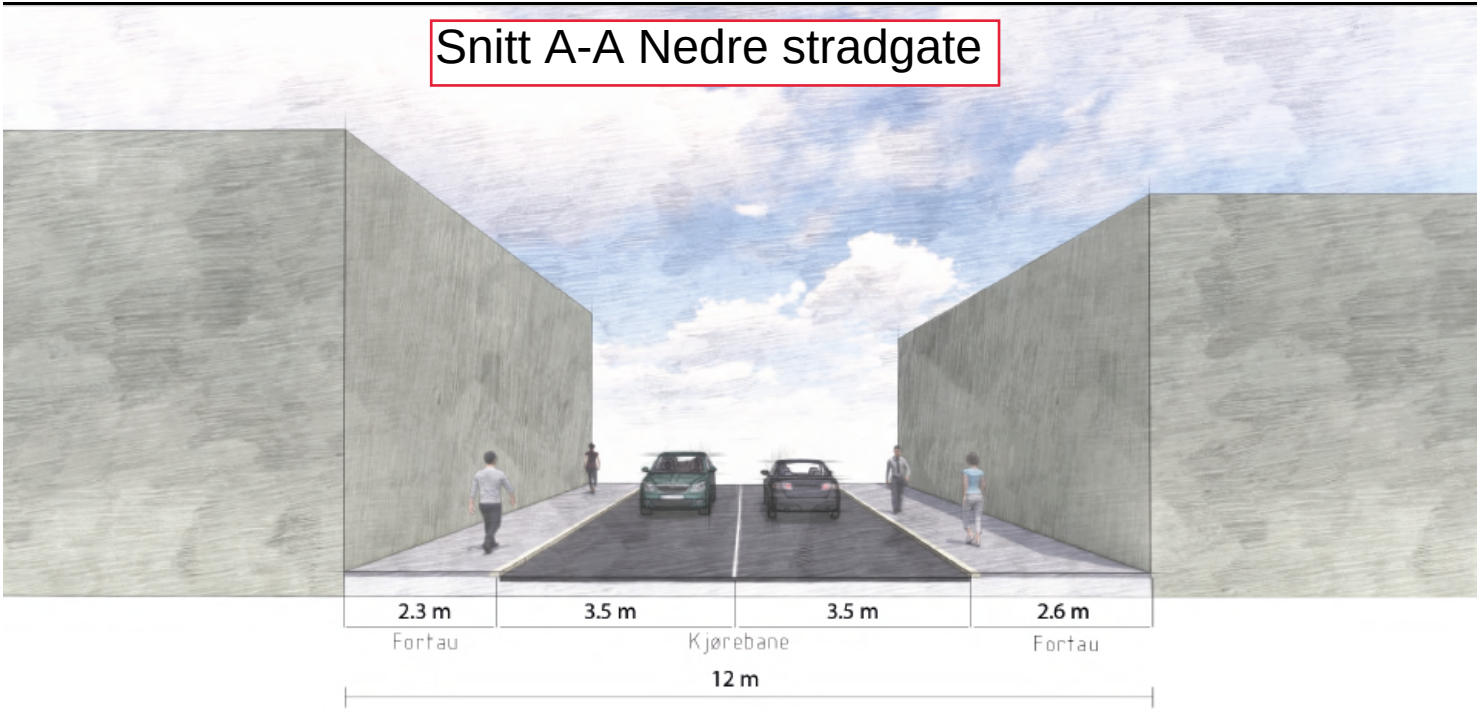
ALTERNATIV 1a ("Stor rundkjøring og bred bru)

- Envegsregulert mot øst i Keiser Wilhelms gate mellom Prestegata og Lorknesgata (to kjørefelt).
- Envegsregulert mot vest i Nedre Strandgate mellom Lorknesgata og Prestegata (ett kjørefelt).
- Apotekergata envegsregulert mot Nord, med sykkelfelt mot kjøreretning.
- Hellegata stengt.
- Prestegata envegsregulert mot sør, med sykkelfelt i begge retninger (evt. sykkelfelt mot kjøreretning).
- Notenesgata envegsregulert mot sørvest, med sykkelfelt i begge retninger.

- Sykkelveg med fortau i Sjøgata.
- Sykkelveg med fortau i Keiser Wilhelms gate mellom Posthuskrysset og "Arbeider 'n'".
- Sykkelfelt i begge retninger i Lorknesgata, over Hellebroa og i Nedre Strandgate (mellom "Arbeider 'n'" og Prestegata).
- Systemskifte for sykkelløsning ved "Arbeider 'n'".
- Ingen sykkelløsning i Keiser Wilhelmsgate mellom "Arbeider 'n'" og Prestegata.

Tegnforklaring

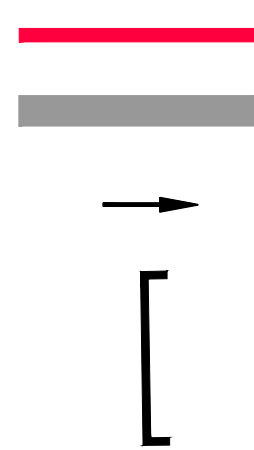
- Sykkelfelt
- Kollektivgate/-felt
- Kjøreretning
- Snitt: Viser hvor i de ulike gatene snittene er.



ALTERNATIV 2 (Kollektivgate i KWG og bred bru)

- Envegsregulert kollektivgate i Keiser Wilhelms gate mellom Prestegata og Lorknesgata.
- Lorknesgata, Hellebroa og Nedre Strandgate tovegsregulert (som i dag).
- Apotekergata envegsregulert mot Nord, med sykkelfelt mot kjøreretning.
- Hellegata stengt.
- Prestegata envegsregulert mot sør, med sykkelfelt i begge retninger (evt. sykkelfelt mot kjøreretning).
- Notenesgata envegsregulert mot sørvest, med sykkelfelt i begge retninger.
- Sykkelveg med fortau i Sjøgata.
- Sykkelveg med fortau i Keiser Wilhelms gate mellom Posthuskrysset og "Arbeider 'n".
- Sykkelfelt i begge retninger i Keiser Wilhelms gate mellom "Arbeider 'n" og krysset mellom Prestegata og Nedre Strandgate.
- Sykkelveg med fortau over Hellebroa.
- Systemskifte ved "Arbeider 'n".
- Trangt ved pumpestasjon i krysset mellom Keiser Wilhelms gate og Nedre Strandgate. Løsning må detaljeres opp.

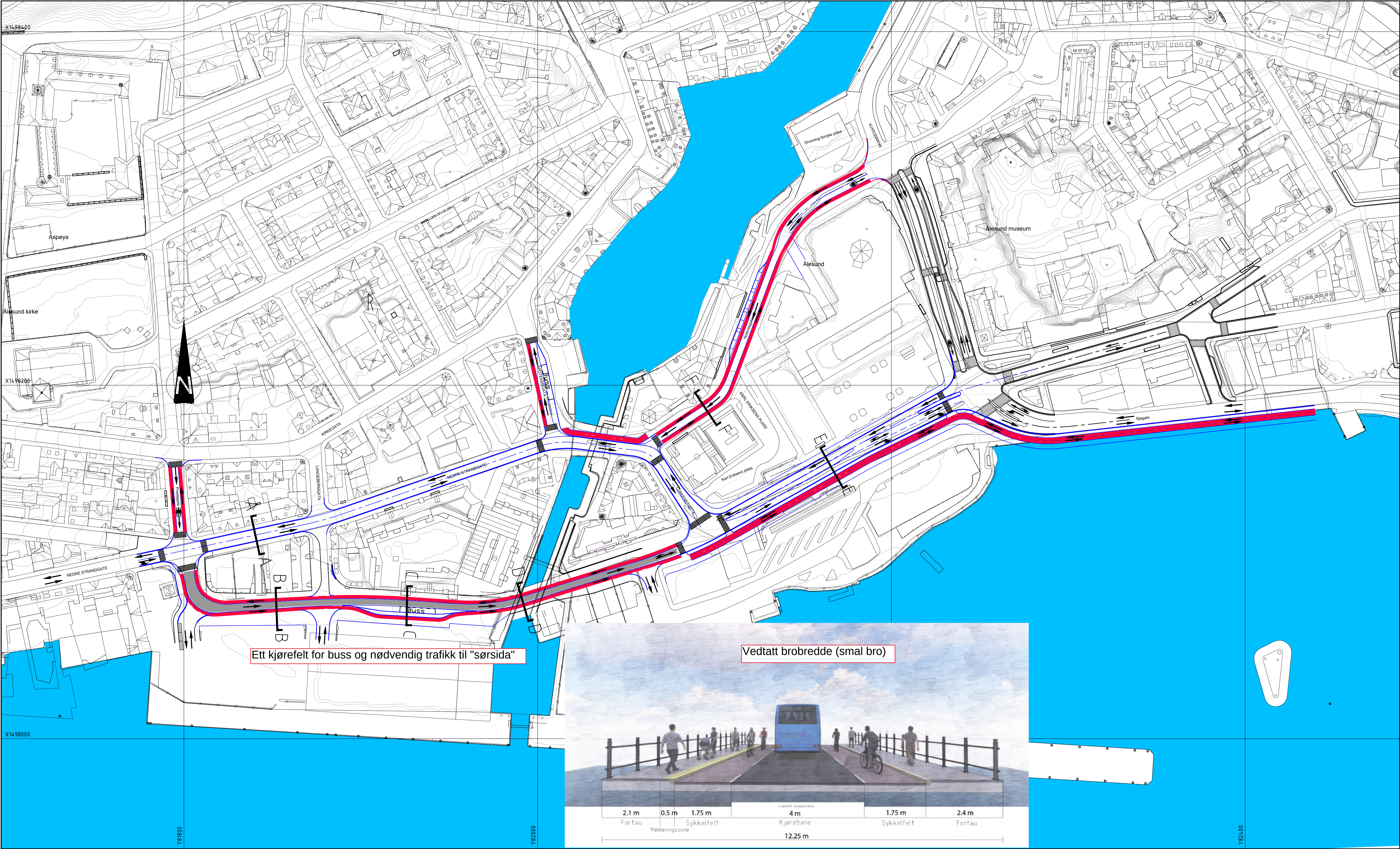
Tegnforklaring



Sykkelfelt
Kollektivgate/-felt
Kjøreretning

Snitt: Viser hvor i de ulike gatene snittene er.

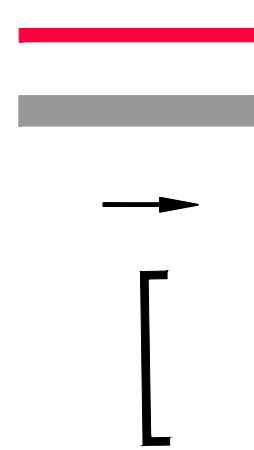
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
		Arkivref			
Statens vegvesen		Tegningsdato	06.01.2023		
Bypakke Ålesund Gateløsninger i Ålesund		Bestiller	Ole Kristian Birkeland		
		Produsert for	Region midt		
		Produsert av	Aas-Jakobsen Trh.		
ALTERNATIV 2a		Prosjektnummer			
		Prosjektfasennummer	15F0390B_002		
		Arkivreferanse	15/239906		
		Målestokk A1-format	1:1000		
Skisseprosjekt		Byggeværksnummer			
		Koordinatsystem	EUREF89NTM/MNN2000		
		Tegningsnummer / revisjonsbokstav	Alternativ 2a		
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv		
TOK	HBP	TOK	15_15		



ALTERNATIV 2b (Kollektivgate i KWG og smal bru)

- Envegsregulert kollektivgate i Keiser Wilhelms gate mellom Prestegata og Lorknesgata.
- Lorknesgata, Hellebrua og Nedre Strandgate tovegsregulert (som i dag).
- Apotekergata envegsregulert mot Nord, med sykkelfelt mot kjøreretning.
- Hellegata stengt.
- Prestegata envegsregulert mot sør, med sykkelfelt i begge retninger (evt. sykkelfelt mot kjøreretning).
- Notenesgata envegsregulert mot sørøst, med sykkelfelt i begge retninger.
- Sykkelveg med fortau i Sjøgata.
- Sykkelfelt i begge retninger i Keiser Wilhelms gate mellom Posthuskrysset og krysset mellom Prestegata og Nedre Strandgate.
- Sykkelveg med fortau over Hellebrua.
- Systemskifte ved Posthuskrysset.
- Trangt ved pumpestasjon i krysset mellom Keiser Wilhelms gate og Nedre Strandgate. Løsning må detaljeres opp.

Tegnforklaring



Sykkelfelt
Kollektivgate/-felt
Kjøreretning

Snitt: Viser hvor i de ulike gatene snittene er.

Revisjon	Revisjonen gjelder	Uttarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
		Arkivref			
		Tegningsdato			06.01.2023
		Bestiller			Ole Kristian Birkeland
		Produsert for			Region midt
		Produsert av			Aas-Jakobsen Trh.
		Prosjektnummer			
		Prosjektfasennummer			15F0390B_002
		Arkivreferanse			15/239906
		Målestokk A1-format			1:1000
		Byggeværksnummer			-
		Koordinatsystem			EUREF89NTM/NN2000
		Tegningsnummer / revisjonsbokstav			Alternativ 2b
		Uttarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv
		TOK	HBP	TOK	15_15



Statens vegvesen

Notat

Til: ÅK og MRFK
Fra: SVV
Kopi til:

Saksbehandler: Olav Megrund
Tlf saksbeh.
Vår dato: 18.11.22

Trafikkløsninger Ålesund

Oppsummering av innspill fra eksterne.

Det er avholdt møte med:

- Administrasjonen i Ålesund kommune. Der deltok også Ålesund parkering.
- Sørsida utvikling og Havnevesenet
- FRAM

09.11.22 – Ålesund kommune, administrasjonen. Annette Solbakk, Arealplan. Malin Piegsa, Samfunn. Malin Anna Ramnemo og Sissel Fuglestad, Miljø og samferdsel. Roar Salen, Ålesund Parkering

Orientering og gjennomgang av aktuelle løsninger. Det ble ikke tatt stilling til alternativene i møtet, men påpekt viktigheten at det blir administrativ konsensus om løsning før forslag går til politisk behandling.

Ålesund parkering har sendt kommentarer etter møtet. Se vedlegg.

De viktigste momentene:

- Om Nedre Strandgate får enveiskjøring (og dermed sykkelfelt) må det planlegges godt for inn og utkjøring av P-huset.
- Viktig å sikre at inn/utkjøring fra Seilmakergården fortsatt er mulig.

11.11.22 – Sørsida utvikling, Kirsti Slotsvik og Peter Hareide. Havnevesenet, Ole Christian Fiskaa, Synnøve Johnsen og havnekaptein.

Orientering og gjennomgang av aktuelle løsninger.

Kommentarer fra Havnevesenet:

- Fra et gjennomsnitts cruisefartøy kan det komme 6 500 fotgjengere som skal krysse KWgt. og videre ut i byen. Undergangen fra dagens rutebilstasjon til rådhuset er regulert bort i sørsideplanen. Denne er veldig viktig, og det bør vurderes om den kan bestå.
- Mange passasjerer skal hentes med buss. Tilrettelegging for dette er viktig.
- Cruisetrafikken generer også mye varetransport med ulike størrelse av biler.

Kommentarer fra Sørsida utvikling fra møtet og skriftlig etter møtet. Se vedlegg.

De viktigste momentene og spørsmål:

- Anbefaler alternativet med kollektivgate og smal bro. Men påpeker i møtet at «fremmedtrafikk» kan være vanskelig å hindre (ikke alle følger skilting)
- Stiller også spørsmål ved om det ikke er «overdimensjonert» å bygge en ny gate for buss. (mye penger/liten verdi ?)
- Stiller spørsmål om det er logisk for busspassasjerer at bussen har en trase vestover og en annen østover.
- Og hvorfor kan ikke sykkelvei med fortau fortsett også langs den nye delen av KWgt?
- Kan de tenkes en mellomløsning der smal bro blir litt bredere for å oppnå gode fortau?

11.11.22 – FRAM.

Se eget referat.

VEDLEGG

E-post fra Ålesund Parkering

Sender som avtalt over.

1. Undergang fra rutebilstasjonen Nordover.
 - a. Skal den bort?
 - i. Svar:
 1. Ja, men det kommer en ny under ny bro/vei.
 2. Undergangen er noe av det siste som skal bort/bearbeides
2. Enveiskjøring Notenesgata, hvor starter enveiskjøringen?
 - a. Svar: en kan kjøre begge veier (øst/vest) fra parkeringshuset i Kremmergården
3. Enveiskjøring Nedre Strandgate: Inn/utkjøring fra p.huset
 - a. Kan bli en utfordring å komme ut i veien fra p-hus
4. Seilmakergården, hvor skal de kjøre inn/ut?
 - a. Det blir 6 m bredt nord for ny gate, så det skal bli plass til de.
 - b. NB! Det kjøres også ut fra p-anlegget og nordover til Hellebroa.
5. Langeberggata, hvordan blir den regulert?
 - a. Usikkert i dag, det er en varelevering i den gata (Torghallen varemottak)

Med vennlig hilsen

Roar Salen

Daglig leder Ålesund parkering AS og Sunnmøre parkering AS

Tlf. 908 60 531 Sentr. 70 16 21 28

roar.salen@alesundparkering.no | post@alesundparkering.no

E-post fra Sørsida utvikling

Hei

og takk for fin gjennomgang av trafikk-løsninger sist fredag.

Vi forstod det slik at presentasjonen ikke ga en direkte anbefaling av en av løsningene, men at dere ønsket innspill til de løsningene dere foreslo. Vi har gått gjennom presentasjonen, og her kommer noen kommentarer.

- Overordnet synes SUAS det er positivt med den varianten med kollektivgate, sykkel og gående i forlengelsen av KW-gate inkl brua. På gateplan vil det bli enklere å krysse enn med vanlig biltrafikk. Det kan gi en god sammenheng mellom den sentrale delen av Sørsida og nord mot «gamle» Brosundet. Faktisk blir det ikke helt ulikt det som først var tiltenkt for Rådhusplassen i områdeplanen-
- SUAS er fortsatt opptatt av at brua er så smal som mulig for å unngå en lengre, mørk undergang under den (bildet av de to variantene på side 5 viser en tydelig forskjell).
- ➔ SUAS er mest positive til den varianten dere kaller «**kollektivgate og smal bro**».

Vi har noen kommentarer/spørsmål/innspill til «Kollektivgate og smal bro»:

- **Kollektivtransporten** deles opp i en trasé vestover (Hellebroa/Nedre Strandgate) og en annen trasé østover (KW-gate). Blir dette lite logisk for folk som skal ta buss i den sona? Spesielt de som ikke er så kjent vil kanskje slite med å finne frem. Har dere vurdert noe opp mot dette?
Vi snakket tidligere om et alternativ der kollektivtransporten går i begge retninger i KW-gate, men at over selve brua blir det kun ett felt (trolig går ikke bussene hyppig nok til at dette gir en stor kødannelse). Er det en alternativ som dere har vurdert? Og ev. hvorfor anbefales ikke denne?
- **Sykeltrasé.** I KW-gt. øst er sykkeltraséen samlet på samme side av vegen, mens den i KW-gt vest og over bro er delt på hver sin side av kollektivfeltet. Det gjør at sykkelfeltet må splittes etter Lorkenesgata, og dere nevnte at fortauene på broa blir for smale når det skal være tett (sykkel)trafikk på begge sider av fortauet. Kunne det vært en idé å samle sykkeltraséen på samme side av vegen gjennom hele KW-gt, fra Posthus-krysset til Waterfront? Hvis vi tolker tegningene riktig skal det da kunne gi et totalt sett smalere sykkelfelt, og kanskje det ikke er nødvendig med to store fortau på begge sider?
- **Fortauene** over broa. Mellom bred bro og smal bro skiller 3,2 meters total bredde på fortauene (som nevnt på side 21 og 22). Kunne man ikke kommet bedre unna med smalere fortau enn til sammen 7,6 meter, siden det er relativt liten trafikk over brua sammenlignet med en vanlig bilvei-bro? Sett i sammenheng med punktet over om sykkeltrasé finnes det kanskje en mellomløsning for smal vs bred slik de er fremstilt i powerpointen på side 21 og 22?

Tar gjerne en nærmere prat på teams eller telefon om ønskelig 😊

Vennlig hilsen

Peter Wahl Hareide
95780114



Statens vegvesen

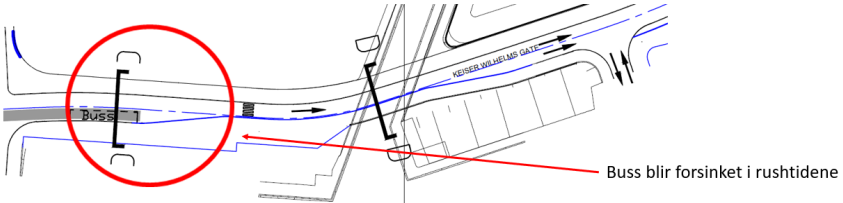
Referat

Dato: 11.11.22
Tid: 12.00
Referent: Olav Megrund

Saksbehandler:
Tlf saksbeh.
Vår dato: 11.11.22

Overskrift

Møtenr:	
Sted:	Teams
Møteleder:	Olav Megrund
Til stede:	Fra FRAM: Svein Ivar Aarskog, Inge Rønstad. Fra ÅK: Jøran Eilertsen, Miroslav Vaseilev. Fra MRFK Bjørn Sunde. Fra SVV Ole Kristian Birkeland, Olav Megrund
Forfall:	Hanne Skrede
Kopi til:	Fyll inn

Punkt	Sak	Ansvar/Frist
1	Trafikkløsninger. Gjennomgang av løsninger basert på trafikkanalyse, tilgjengelig plass i gatene, framkommelighet for buss, bil, sykkel og gående mm. TO HOVEDALTERNATIVER: • Iht. Sørsideplanen. Enveiskjørt Nedre strandgate vestover og enveiskjørt KWgt. østover. (rundkjøring) • Ny KWgt. enveiskjørt KUN for buss. Resten av gatesystemet som i dag. • I begge alternativ enveisreguleres Notenesgata vestover fra Kremmergården. Om en ser på framkommelighet for buss (og bil) er det liten forskjell på de to alternativene om en bare ser på trafikkanalysen. Begge alternativ er vurdert med både bred og smal bro.	
2	Kommentar fra FRAM 3 av alternativene gir gode og fleksible løsninger for buss, mens alternativet med «rundkjøring» og smal bro gir forsinkelse for buss i rushtiden og kan ikke anbefales. 	

	Det må settes av tilstrekkelig plass for bussene for regulering av rutetid. Alternative plasser for dette legges inn i planene. Busstopp i KWgt. øst må minst ha plass til to busser.	
3	Billettering FRAM arbeider med nytt billetteringssystem. Dette vil også trolig bety billettering og validering om bord i bussen. Dette medfører utfordringer med å kunne ha klare rushtidstrafikken gjennom gateterminalene. Skisserte løsninger på KWgt vest og Notenesgata, vil vere gode tiltak som gjør at FRAM kan organisere alternative løsninger, dersom dette blir nødvendig.	
4	Gjennomgåtte løsninger vil bli presentert til formannskap i ÅK den 22.11 Ved behov involveres FRAM (og andre involverte) i det videre arbeidet. Når de tre byggherrene har landet løsning skal det videre til politisk behandling.	

Trafikkløsninger Ålesund

Oppsummering av fordeler og ulemper for trafikantgrupper med de ulike alternativene

Følgende er vurdert **likt** i alle alternativene og er derfor ikke med i evalueringen:

- * Trafikkavvikling er vurdert lik for alle alternativene
- * Strekning Posthuskrysset - "Arbeider'n"
- * Notenesgata
- * Apotekergata
- * Prestegata

Alternativ 1a: "Stor rundkjøring" og bred bru	Gående		Syklende		Kollektiv	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Lorknesgate og Nedre Strandgate mellom kryss ved "Arbeider'n og Waterfront	Økt bredde på fortau over Hellebrua i sør. Ivaretar dagens situasjon på Hellebrua for gående. Mindre biltrafikk langs strekningen.	Mulig konflikt med syklister ved Hellebrua for østgående syklister fra Apotekergata	God og gjennomgående løsning	Syklende mot envegskjøring med relativt mye trafikk. (ADT ca.7000 kjt. Kravet N100 mellom 4.000 - 15.000kjt). Samme ulempe som for fotgjengere		
Keiser Wilhelms gate mellom kryss ved "Arbeider'n og Waterfront	God løsning for fotgjengere/ brede fortau	Mye biltrafikk. Risikerer syklister på fortauene, særlig vestgående retning.		Ingen egne løsninger for sykkel, må sykle på fortau i vestgående retning.	Eget kollektivfelt for buss. Sikrer framkommelighet for buss. Fleksibel løsning for buss ved holdeplass.	
Kryss "Arbeider'n			Muligheter for eget sykkelsignal fra Lorkenesgata	Det at sykkelvegen er på sørsiden kan gjøre at syklistene bare fortsetter på fortauet i KWG vest. Det er vanskeligere å krysse vest for krysset pga. mer trafikk vestfra. (i forhold til alt. 2a)		
Kryss Lorkenesgate og Notenesgate	Krysser biltrafikk i en retning		Gjennomgående løsning	Fare for at syklister fra Notenesgata og sørover ikke blir sett av høyresvingende biler.		
Kryss Nedre Strandgate - Apotekergata	Krysser biltrafikk i en retning		Gjennomgående løsning	Sykkelfeltet i konflikt med høyresvingende kjørende		
Kryss ved Waterfront			Ryddig løsning for syklister fra øst gjennom krysset.	Utfordrende å komme syklende fra vest og nord. Kan også være trafikkfarlig.		

Alternativ 2a: Kollektivgate i KWG og bred bru	Gående		Syklende		Kollektiv	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Lorknesgate og Nedre Strandgate mellom kryss ved "Arbeider'n og Waterfront		Mye biltrafikk. Systemskifte for syklister begge ender av Hellebrua kan skape konflikt med gående. Risikerer syklister på fortauene i Nedre Strandgate.		Ingen egne løsninger for syklister. Må sykle i vegbanen eller på fortau. Systemskifte for syklister begge ender av Hellebrua kan skape konflikt med gående.		
Keiser Wilhelms gate mellom kryss ved "Arbeider'n og Waterfront	God løsning for fotgjengere/ brede fortau. Lite biltrafikk.		God og gjennomgående løsning		God løsning for kollektiv Sikrer framkommelighet for buss.	
Kryss "Arbeider'n						
Kryss Lorkenesgate og Notenesgate		Krysser biltrafikk i begge retninger i Nedre Strandgate		Systemskifte (OBS også med på strekningsvurderingen.)		
Kryss Nedre Strandgate - Apotekergata		Krysser biltrafikk i begge retninger i Nedre Strandgate		Systemskifte (OBS også med på strekningsvurderingen.)		
Kryss ved Waterfront			Mulighet for sykkelsignal fra sør. Ryddig løsning nord-sør. Ryddig løsning også vest-øst.			

Alternativ 1b: "Stor rundkjøring" og smal bru	Gående		Syklende		Kollektiv	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Smal bru i Keiser Wilhelms gate	Kortere kryssingsavstand ved brua.			Mister mulighet til å sykle i kollektivfeltet		Dårlig løsning for busser over bru i Keiser Wilhelms gate. Forsinkelse.

Alternativ 2b: Kollektivgate i KWG og smal bru	Gående		Syklende		Kollektiv	
	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper	Fordeler	Ulemper
Smal bru i Keiser wilhelms gate		Fotgjengere betydelig nedprioritert ved bru i KWG/ smale fortau.				

Trafikkløsninger Ålesund sentrum

Vurderinger i arbeidsgruppa etter evalueringsprosess

Fra Ålesund kommune

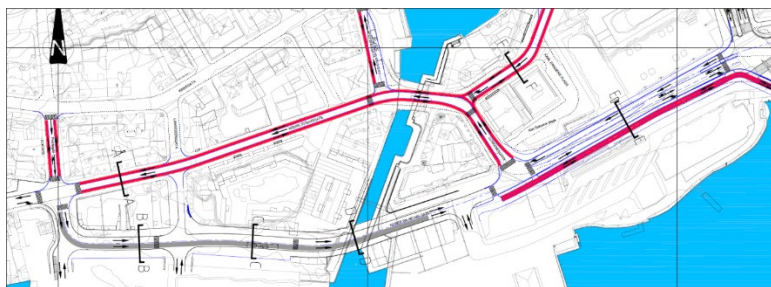
Vi vurderer den smale broen som en dårlig løsning for begge alternativene. For alternativ 1b gir den dårligere fremkommelighet for kollekttrafikk, mens alt.2b gir en dårlig løsning for gående med svært smale fortau over broen. Bredden på fortau bør være minimum 3m. Fordi dette kommer frem av trafikkvurderingene har vi kun kommentert forholdet mellom alternativene 1a og 2a som innebærer bred bru.

Alternativ 1a: «Stor rundkjøring og bred bru»

Forhold for syklist

I fremtiden er det sannsynlig at hovedstrømmen av syklist gjennom sentrum benytter den planlagte sykkelvegen langs Sjøgata. Dette betyr at mesteparten av syklister som kommer østfra vil benytte sykkelvegen på sørsiden av KW gate. Trolig vil mange av dem fortsette videre på fortauet i KW gate i krysset ved Arbeider'n, fordi dette er den korteste vegen og unngår å krysse en trafikkert veger. Det at signalanlegget ved Arbeider'n har mange faser og mer trafikk minker også sannsynligheten for at syklister vil vente på grønt signal for å kunne bruke Lorkenesgata og Nedre Strandgate.

Et annet viktig punkt er utfordringen for syklist fra vest som skal rett frem i krysset Waterfront hvor de kommer i konflikt med høyresvingende motorisert trafikk, og noe venstresvingende. Vi tror dette kan skape farlige situasjoner, spesielt mellom lastebiler/busser og syklist hvor faren for å havne i blindsonen er til stede.



Figur 1. Alternativ 1a: «Stor rundkjøring og bred bru»

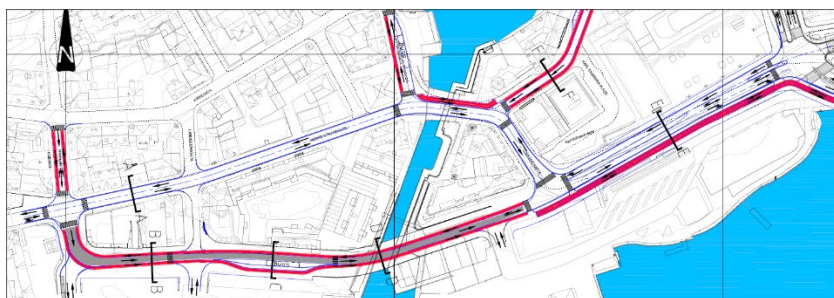
Forhold for fotgjenger

Forholdet for fotgjenger i Nedre Strandgate blir bedre i denne varianten, mens forholdet for fotgjengerne i forlengelsen av KW gate blir dårligere. Generelt er to kjørefelt i en retning en mer trafikkfarlig løsning enn to kjørefelt i hver retning. Det omhandler både siktforhold når nærmeste kjøretøy stopper og forventninger til fotgjenger og bilister. Fotgjenger og syklist som sykler vestover i KW gate vil måtte dele det samme arealet på fortauene pga. enveiskjøringen.

Alternativ 2a: «Kollektiv- og sykkelgate i KW gate og bred bru»

Forhold for syklister

I denne varianten kan syklister bruke Nedre Strandgate som i dag. Den planlagte sykkelvegen over Hellebrua gjør det lettere for syklister som følger traseen Notenesgata-Apotekergeta-Kirkegata først og fremst i østgående retning. Dette var tidligere anbefalt hovedsykkeltrase gjennom sentrum av Norconsult. Som nevnt over antas det på lengre sikt at hovedstrømmen av syklister gjennom sentrum vil bruke sykkelvegen på sørsiden av eksisterende delen av KW gate. Den planlagte sykkeløsningen i forlengelsen av KW gate vil sørge for en sammenhengende og sikker sykkeltrase gjennom området med minst kryssing av trafikkerte veger.



Figur 2. Alternativ 2a: «Kollektivgate i KW gate og bred bru»

Forhold for fotgjengere

I Nedre Strandgate blir det uendrede forhold for fotgjengerne sammenlignet med dagens situasjon, bortsett fra forbedringen på Hellebrua på grunn av den planlagte sykkelvegen på nordsiden som skal adskille syklister fra fotgjengere. Det skal sies at Nedre Strandgate ikke er godt tilrettelagt for fotgjengere i dag. I forlengelsen av KW gate blir forholdene betydelig bedre på grunn av kortere kryssingsavstand, mye mindre motorisert trafikk og bruk av sykkelfelt som gjør at fortauet skal brukes primært av gående.

Konklusjon

Totalt sett vurderer vi at løsninger «Kollektiv- og sykkelgate i KW gate og bred bru» sørger for bedre forhold for syklister og fotgjenger i denne delen av sentrum.

Det med byliv er delvis vurdert gjennom prioriteringene av myke trafikanter, men vil også være en faktor for endelige valg av alternativ som det kanskje har vært jobbet lite med.

Jøran Mentzoni Eilertsen og Miroslav Vasilev

Ålesund kommune

Fra Møre & Romsdal Fylkeskommune

Vi er enige om at bred ny bru i forlenget Keiser Willhelmsgate er det eneste fornuftige, da er både kollektiv og gående godt ivare tatt for begge alternativene (stor rundkjøring og kollektivgate). Smal bru vil som vi vet enten gi dårligere framkommelighet for kollektivtrafikk (stor rundkjøring) eller trange fortau for gående (kollektivgate). I tillegg vil smal bru være en lite fleksibel løsning for

framtida. Både ifm beredskap ved hendelser, omkjøring ved vedlikeholdsarbeid og ved eventuelle senere ønske om endringer i trafikkmønsteret.

Når det gjelder de to alternativene med bred bro, er det vanskeligere å si at den ene er bedre enn den andre. Begge to oppfyller oppgaven de skal løse, forskjellen er hvor en har trafikken. Som nevnt er dette mest et byutviklingsspørsmål – ønsker en å avlaste Nedre Strandgate i forhold til dagens situasjon, eller ønsker en at Sørsida skal være et rolig område med lite motorisert trafikk?

Vennlig hilsen

Bjørn Thomas Melhus

rådgiver

fylkesvegavdelinga – plan og trafikk

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fra sykkelplanlegger i Statens vegvesen

Valg av hovedalternativ «stor rundkjøring» eller «KWgt. kollektivgate» er mer et valg om hvordan man ønsker å fordele den belastningen av trafikken er gjennom byen.

Tolerere «dagens» trafikk i Nedre strandgate, men kun lede de østgående bussene i (ny) KW gate, eller vil man redusere trafikken i eksisterende bykjerne og flytte all østgående trafikk til KW gate ?

Når det gjelder valg mellom bred og smal bru er det viktig å være klar over at disponering av brutverrsnittet (relativt) lett kan endres etter en tid dersom utvikling og forutsetninger tilsier det. Utvidelse av brubredden er verre...

Bred bru vil, uansett hva framtida gir, være mest framtidsrettet.

Med hilsen

Tore Kvaal

Statens vegvesen Transport og samfunn

Transport midt, Utredning midt

Besøksadresse: Sorgenfriveien 11, Trondheim

Mobil: +4797193455 **epost:** tore.kvaal@vegvesen.no

www.vegvesen.no **epost:** firmapost@vegvesen.no

Trafikkanalyse Ålesund sentrum

Tilleggsnotat – trafikale vurderinger av nytt vegsystem

Til:	Statens vegvesen	Fra:	OST
Dato:	13.01.23	Referanse:	2030020
Rev.:		Rev.dato:	

1. Bakgrunn

I forbindelse med bypakke Ålesund er det foreslått flere endringer i vegsystemet og kjøremønsteret i Ålesund sentrum. Den største endringen er at det planlegges å bygge ny bru over Brusundet.

Det er utført beregninger for en rekke ulike varianter av kjøremønster og vegsystem, som er oppsummert i rapporten «Trafikkanalyse Ålesund sentrum», datert 05.07.22.



Figur 1: Nytt vegsystem med anbefalte løsninger.

På bakgrunn av disse beregningene og overordnede trafikkfaglige vurderinger, ble det anbefalt en løsning hvor:

- E136 Keiser Wilhelms gate mot Posthuskrysset etableres med to kjørefelt, hvor det ene er høyresvingefelt.
- E136 Sjøgata mot Posthuskrysset etableres med to kjørefelt, hvor det ene er venstresvingefelt.
- Korsegata i sørgående retning etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt og med innsnevring mot Posthuskrysset.
- Notenesgata envegsreguleres i nordøstlig retning.
- Den nye bruene etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt.

I rapporten var en av forutsetningene at det var arealer nok til sykkelfelt i både Nedre Strandgate og den nye planlagte forlengelsen av Keiser Wilhelms gate for dette alternativet, og anbefalingen ble gjort på bakgrunn av dette.

Etter at løsningene har blitt tegnet ut i større detalj, er det oppdaget at det ikke er arealer for sykkelfelt i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate uten at det reduserer fortausbreddene kraftig. Dette gjør at det har vært behov for å vurdere noen av alternativene opp mot hverandre igjen.

Dette tilleggsnotatet oppsummerer de trafikale fordelene og ulempene som er vurdert i den siste fasen. For alle alternativene står anbefalingen om at:

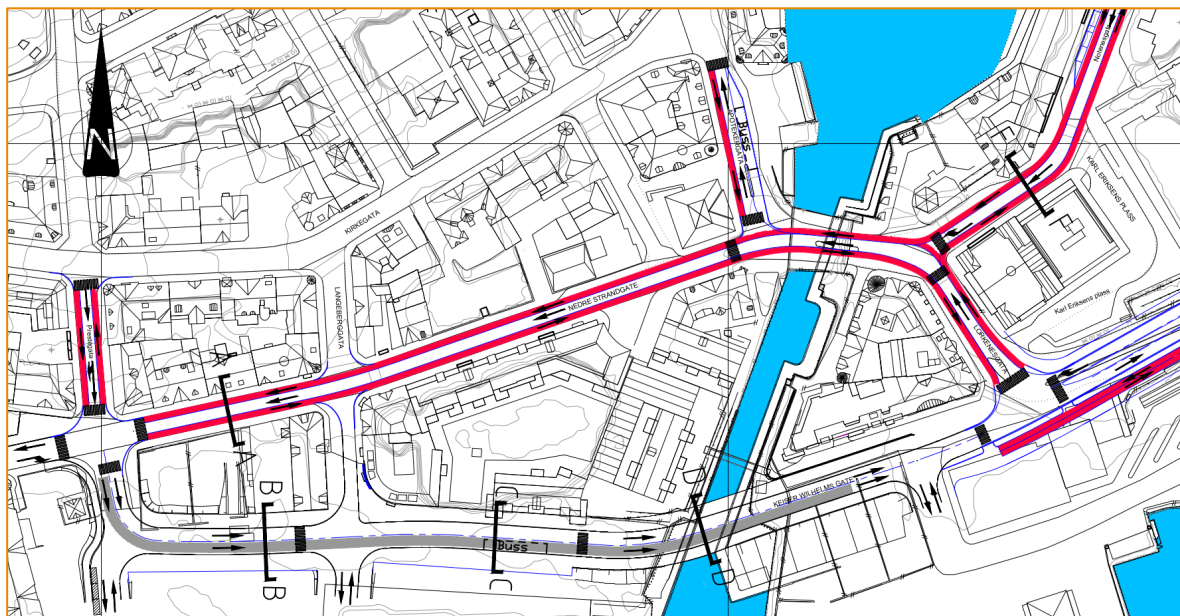
- Korsegata i sørgående retning etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt og med innsnevring mot Posthuskrysset.
- Notenesgata envegsreguleres i nordøstlig retning.
- Den nye bruene etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt.

Det som er vurdert er om den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate skal være en kollektivgate og Nedre Strandgate er som i dagens situasjon, eller om man skal envegsregulere begge gatene slik at det blir som en stor rundkjøring.

I tillegg er det vurdert hva konsekvensene vil være om den nye bruene etableres med kun ett kjørefelt.

2. Alternativ 1A – Stor «rundkjøring» og bred bru

I alternativet med stor rundkjøring etableres det tosidig sykkelfelt i Nedre Strandgate og ingen sykkelløsning i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate.



Figur 2: Vegsystem for stor rundkjøring og bred bru

Fotgjengere

For gående vil Nedre Strandgate være omtrent som i dagens situasjon, men med ca. halvert trafikkmengde. Vegbanen over Hellebrua vil bli smalere, som gir rom for å øke bredden på fortauet.

I den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate vil fortauene være brede og gi en god løsning for fotgjengere. Siden det ikke etableres sykkel felt her, risikerer man syklist på fortauet. Dette gjelder særlig i vestgående retning, hvor syklist ikke kan sykle i vegbanen.

Syklister

Syklister vil ha en god og gjennomgående løsning i Nedre Strandgate, og vil være hovedsykkeltraséen gjennom området. Noen syklist kan oppleve det som ubehagelig å sykle mot envegskjøring i periodene med mye biltrafikk. Sykkelfelt i Nedre Strandgate gir god forbindelse mot Notenesgata nordøstover og Kirkegata videre vestover.

Syklister som har målpunkter langs den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate får ikke noe egen sykkelløsning, og vil her bli vist til fortauet eller kjørebanelen. Syklister i vestgående retning må sykle på fortauet, og vil være i konflikt med de gående.

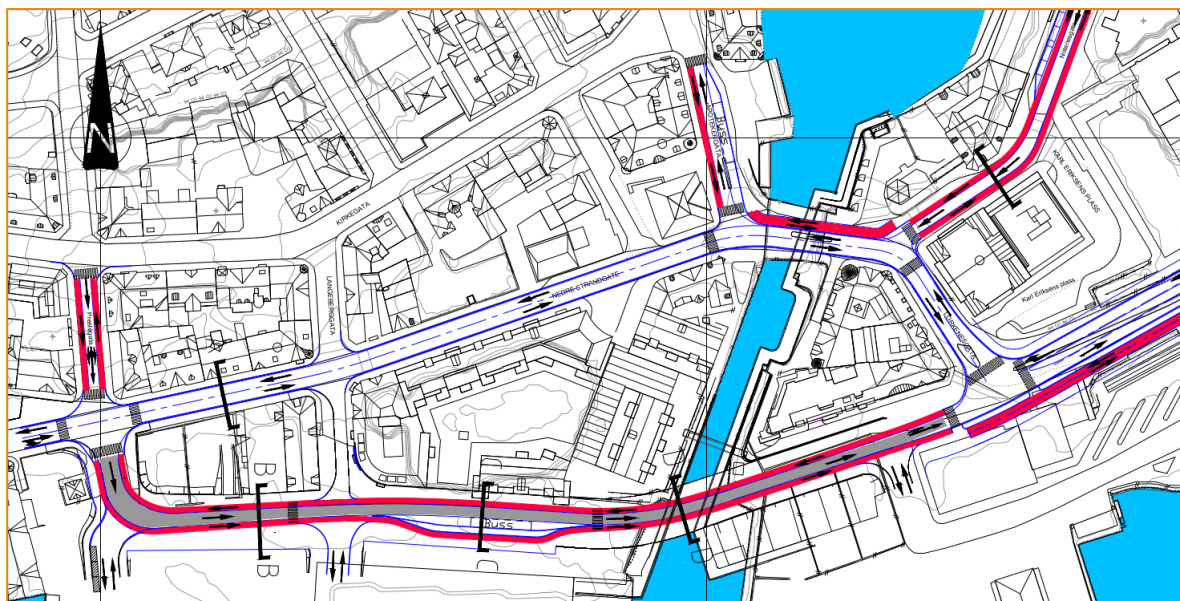
Fra vest vil noen syklist foretrekke å sykle i Nedre Strandgate, selv om det tilstrebes å etablere Kirkegata som sykkeltrasé. Nedre Strandgate vestover vil ikke ha noen løsning for syklist, og disse må velge å sykle på fortauet eller i blandet trafikk i vegbanen. Syklister i vegbanen som kommer fra vest og skal rett frem i krysset med Prestegata, kan komme i konflikt med høyresvingende kjøretøy hvis de ikke legger seg midt i kjørefeltet. Høyresvingende kjøretøy og syklist rett frem er en vanlig ulykkessituasjon, og man må videre sikre at syklistene blir tydelige og at hastigheten gjennom krysset blir lav.

Kollektivtrafikk

Det etableres et eget kjørefelt langs den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate som sikrer fremkommeligheten for bussene. Det etableres holdeplass som kantstopp. Med to kjørefelt vil dette være en fleksibel ordning for busser ved holdeplassene. Siden hoved-sykeltraséen ligger i Nedre Strandgate, vil det være få syklist i gata.

3. Alternativ 2A – Kollektivgate og bred bru

I alternativet med kollektivgate etableres det tosidig sykkelfelt i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate og ingen sykkelløsning i Nedre Strandgate.



Figur 3: Vegsystem for kollektivgate og bred bru

Fotgjengere

For gående vil Nedre Strandgate være omtrent som i dagens situasjon, med samme trafikkmengde. Siden det ikke etableres sykkelfelt her, risikerer man syklist på fortauet. Over Hellebrua vil det ene av dagens kjørefelt kunne bli til sykkelfelt, slik at bredden på fortauet blir som i dag.

I den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate vil fortauene være brede og gi en god løsning for fotgjengere. Det vil være lite biltrafikk i gata. Siden det etableres sykkelfelt her, er det lav sannsynlighet for konflikter mellom gående og syklende. Unntaket er ved holdeplassen, hvor gående må krysse sykkelfeltet.

Syklister

Syklister vil ha en god og gjennomgående løsning i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate, og vil være hoved-sykeltraséen gjennom området. Noen syklist kan oppleve det som ubehagelig å sykle mot envegskjøring i periodene med mye busstrafikk, men ellers vil det være lav trafikkmengde i gata.

Syklister som har målpunkter langs Nedre Strandgate vil ikke få noe egen sykkelløsning, og vil her bli vist til fortauet eller kjørebane. Det gjør også at det blir noe dårligere forbindelse med Notenesgata nordøstover og til Brunholmen.

Fra øst vil noen syklistere foretrekke å sykle i vegbanen i Keiser Wilhelms gate i stedet for å sykle i sykkelvegen. Dette gjelder særlig syklistere som kommer fra Korsegata eller Keiser Wilhelms gate ved den nye kollektivterminalen. I krysset med Lorkenesgata vil disse foretrekke å sykle rett frem til sykkelfeltet, men denne svingebevegelsen vil ikke ha egen grønnfase og vil være i konflikt med kjørende fra Lorkenesgata. I denne løsningen vil det derfor være viktig å legge godt til rette for at syklende kommer seg opp på fortauet og kan krysse via gangfeltet.

I krysset med Prestegata vil syklende fra forlengelsen av Keiser Wilhelms gate være i konflikt med kjørende fra Prestegata, og må enten få eget sykkelsignal eller sykle via gangfeltene. Noen syklistere vil foretrekke å sykle i Nedre Strandgate videre vestover, selv om det tilstrebes å etablere Kirkegata som sykkeltrasé, og disse vil få det særlig utfordrende i dette krysset.

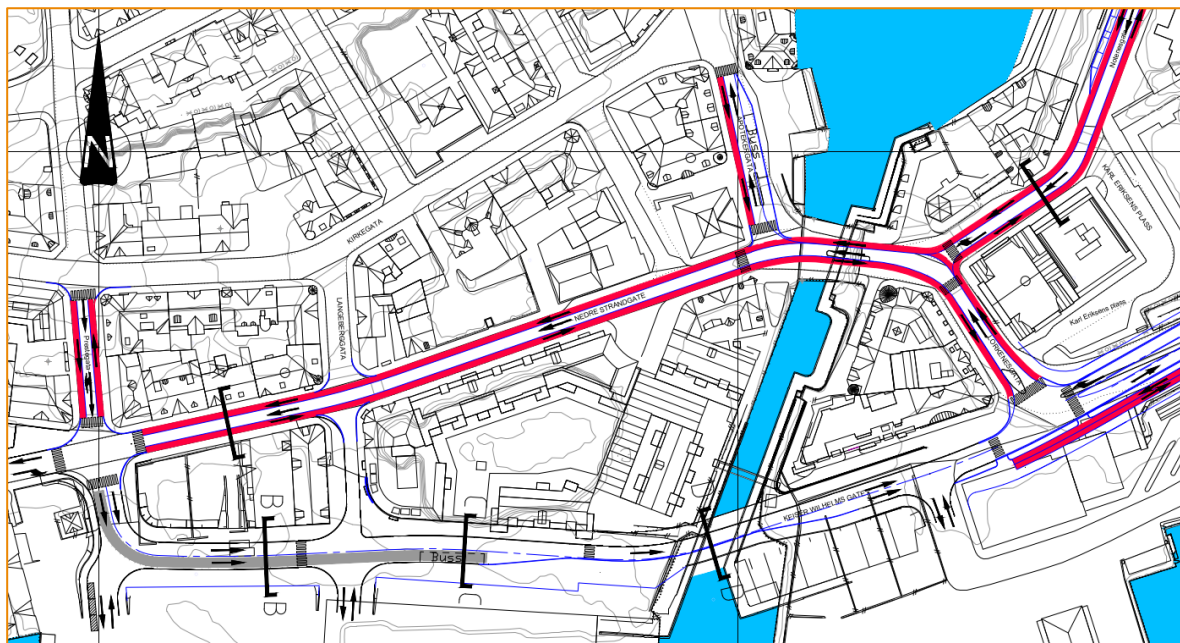
Kollektivtrafikk

Kollektivgaten i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate vil ha lav biltrafikk (gjennomkjøring forbudt), som sikrer fremkommeligheten for bussene. Det etableres holdeplass som busslomme, for at busser kan kjøre forbi stoppende busser. I perioder med mange busser (busser for cruise-trafikk), vil bussene kunne hindre hverandre hvis det ikke settes av nok plass til holdeplasser.

Hoved-sykkeltraséen ligger i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate, som gjør at det vil være mange syklistere i gata. Det vil være viktig å sørge for brede nok kjørebane og sykkelfelt, slik at bussene ikke kommer ut i sykkelfeltet, og at man ikke skaper konfliktpunkter mellom buss og syklende ved holdeplassen.

4. Alternativ 1B – Stor «rundkjøring» og smal bru

Alternativet er likt 1A, foruten om at det kun blir ett kjørefelt over bruen. Det betyr at kollektivfeltet avsluttes før bruen.



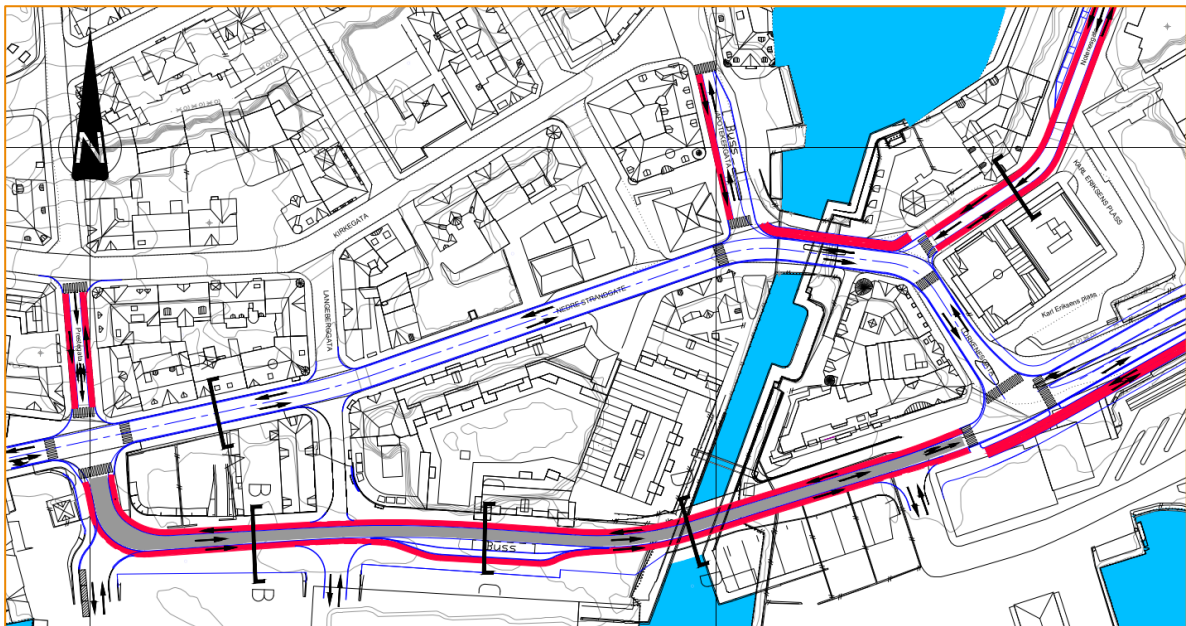
Figur 4: Vegsystem for stor rundkjøring og smal bru

Alternativet har de samme fordelene og ulempene som 1A, men noen ekstra ulemper. Den største ulempen er at bussene får kortere kollektivfelt og må stå i samme kø som biltrafikken for øvrig inn mot krysset Keiser Wilhelms gate x Lorkenesgata.

Syklende som har målpunkter i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate, og som sykler i østgående retning får også en dårligere løsning, siden disse mister muligheten til å sykle i kollektivfeltet.

5. Alternativ 2B – Kollektivgate og smal bru

Alternativet er likt 2A, foruten om at tverrsnittet over bruene blir smalere. Det betyr at bredden på fortøyet over bruene blir kraftig redusert.



Figur 5: Vegsystem for kollektivgate og smal bru

Alternativet har de samme fordelene og ulempene som 2A, men at fotgjengere blir betydelig nedprioritert ved bruene i tillegg.

6. Oppsummering

Det vurderes som at begge løsningene med bred bru, alternativ 1A og 2A, vil kunne fungere godt. Begge løsningene har fordeler og noen utfordrende punkter som må løses i videre detaljering.

For gående som har målpunkter langs den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate, vil en kollektivgate være den beste løsningen. En kollektivgate vil kunne gi rom for å lage en god gangakse, med lite biltrafikk og korte kryssingsavstander over den nye vegen. For gående med målpunkter langs Nedre Strandgate og i området rundt Brunholmen, vil en kollektivgate gi en dårligere løsning, siden Nedre Strandgate blir omtrent som i dag med mye biltrafikk og to kjørefelt som må krysses. For disse vil biltrafikk i begge gater være en bedre løsning, siden det blir mindre biltrafikk og lettere å krysse vegen. For gående som skal gå gjennom området vurderes en kollektivgate som en noe bedre løsning, litt avhengig av hvor man kommer nordøst eller sørøst.

For syklister som skal gjennom området, vil begge løsninger fungere godt. I begge alternativene må man sørge for gode og tydelige løsninger i kryssene med Prestegata og Lorkenesgata, for å gi de syklende god fremkommelighet og for å redusere sannsynligheten for ulykker. For syklende med målpunkter langs den nye forlengelsen av Keiser Wilhelms gate, vil en kollektivgate være beste alternativ. For syklister med målpunkter i Nedre Strandgata eller i området rundt Brunholmen, vil alternativet med stor «rundkjøring» være beste alternativ.

For kollektivtrafikk er det lite forskjell mellom løsningene på selve strekningen mellom Prestegata/Nedre Strandgate og Lorkenesgata, så lenge løsningen med biltrafikk i Keiser Wilhelms gate etableres med to kjørefelt over bruene.

Løsningene med smal bru vil nedprioritere en av de prioriterte trafikantgruppene, som gående, syklende og kollektivreisende, og anbefales ikke.

Sak 6 - Snuplass på Slinningen - økonomi

ACO Anlegg AS startet i september 2022 med å etablere snuplassen på Slinningen. Prosjektet har hatt en stram framdrift og var ferdig desember 2022 i henhold til planlagt fremdrift og kvalitet.

Prisen har blitt noe høyere enn kostnadsestimatet fra 2021 på 4,5 mill.kr. Hovedårsakene er høyere byggepriser det siste året, nye krav til bl.a. kvartalslekeplass mot snuplassen, vanskelig å få tak i betongkantstein samt et mindre prosjekteringsavvik.

Den totale kostnaden for holdeplassen og snuplassen som er ferdig etablert er på 5,1 mill.kr. I tillegg kommer gjerdet mot kvartalslekeplassen som skal settes opp til våren, og er estimert til 0,3 mill.kr.

De økte kostnadene foreslås å dekkes gjennom reserven på post 7 Gang- og sykkelveg, trafiksikkerhet og kollektiv. I reserven ble det opprinnelig satt av 60 mill. kroner som ikke ble fordelt på prosjektnivå. Denne utgjør i 2022-kr 66,3 mill. kroner.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen godkjenner ny styringsramme for prosjektet på 5,4 mill. 2022-kroner. Kostnadsøkningen i prosjektet på 0,9 mill. 2022-kroner, dekkes inn gjennom avsatt reserve på post 7 Gang- og sykkelveg, trafiksikkerhet og kollektiv.