



## DEL TO – MER OM SAKEN



## Innhold

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Sammendrag .....                                 | 2  |
| Bakgrunn og hensikt.....                         | 3  |
| Erfaringer med pilotprosjektet.....              | 3  |
| Anbefaling videre med forslag til endringer..... | 9  |
| Konklusjon .....                                 | 11 |

## SAMMENDRAG

I sak [033/21](#) Tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende i Claude Monets alle ble tre ulike alternativer for endret kjøremønster vurdert. Det ble vedtatt at det skulle gjennomføres en pilot med enveisregulering med motstrøms sykkelfelt, noe som ble anlagt sommeren 2021. Her evalueres effekten av piloten med anbefalte supplerende tiltak.

Det er lagt stor vekt på før- og etterundersøkelser, observasjoner samt dialog med næringslivet og berørte parter. Tellingene viser at andel gående og syklende i gata har økt. Det er også gjennomført en brukerundersøkelse som blant annet viser:

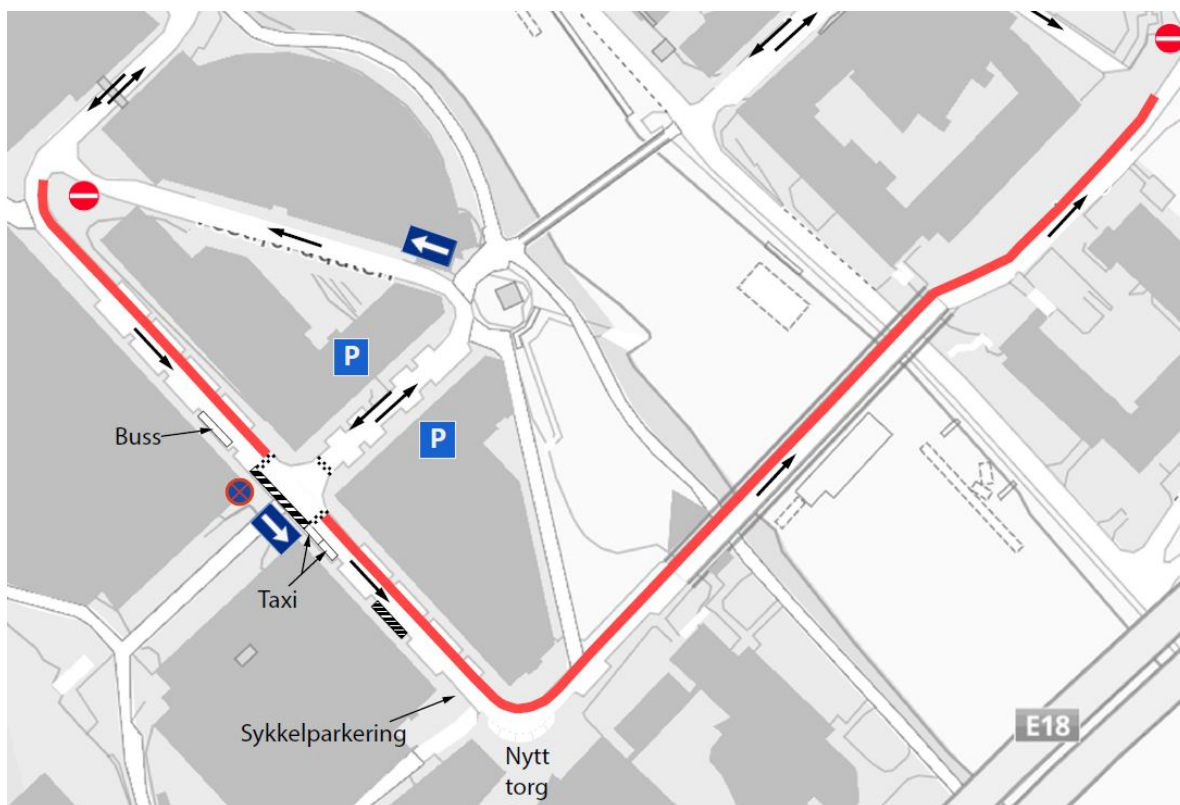
- Flere beskriver gaten som «oppusset» og «ny», og opplever at gaten har blitt et hyggeligere sted å oppholde seg
- Trafikkbildet og folks trygghet i gaten oppleves ikke å være endret i stor grad. Det er fortsatt stor pågang av ulike transportmidler og samhandling mellom disse fungerer ikke alltid godt

Det anbefales at tiltakene som er innført i Claude Monets alle videreføres, men at ytterligere tiltak iverksettes for å gjøre Claude Monets alle enda mer fotgjenger og sykkelvennlig:

- 10 parkeringsplasser anbefales fjernet til fordel for økt trafiksikkerhet og trygghet for myke trafikanter, og bedre forhold for servicebussen.
- For å imøtekomme storsenterets behov for av/pålessing foreslås det å tilrettelegge 4 parkeringsplasser med korttidsparkering/«Kiss & Ridde».
- Tilrettelegge med ny varleleveringsplass utenfor Kiwi, men det bør også jobbes med å effektivisere og redusere behovet.

Høsten 2020 ble det igangsatt et arbeid for å vurdere ulike tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende i Claude Monets alle i Sandvika. Utløsende faktorer var en henvendelse fra Sandvika vel som uttrykte bekymring for trafiksikkerheten for gående og syklende i Sandvika. Det ble i april 2021 besluttet å gjennomføre en pilot for å teste nytt kjøremønster, med enveisregulering og motstrøm sykkelfelt. Piloten ble igangsatt i juli 2021, og følger opp Klimastrategien og Sykkelstrategien der de som går, sykler og reiser kollektivt bør sikres trygg og rask fremkommelighet på bekostning av biler og en målsetning om 20% sykkelandel i områder med bymessig karakter (2030). Denne evalueringen har til hensikt å vise effektene av iverksatte tiltak, samtidig komme med anbefalinger om veien videre.

Gjennomførte tiltak juli 2021:



Det har i piloten vært lagt vekt på å måle, registrere og kartlegge effekter av de endringene som er gjort. Dette er gjort på følgende måter:

- Brukerinvolvering
- Trafikktellere, radarer og observasjoner - Trafikkanalyse
- Observasjoner/befaringer - kryssproblematikk, servicebuss, varelevering

Brukerinvolvering har blitt vektlagt igjennom en brukerundersøkelse og dialog med næringslivet, vel, foreninger og andre berørte parter.

Opinion fikk i oppdrag å gjennomføre en kvalitativ brukerundersøkelse med observasjon og korte intervjuer med brukere av gaten, og ble gjennomført i to faser; før pilotprosjekt (juni 2021) og etter pilotprosjekt (juni 2022). Hensikten har vært å kartlegge innbyggernes opplevelse av gaten før og etter endringene i gaten, for å gi økt forståelse av om endringene har påvirket gaten i positiv eller negativ retning, og få innsikt i opplevd trafiksikkerhet og trivsel. Alle trafikantgrupper ble spurt: gående, syklende og bilister. Denne viser at:

- Flere beskriver gaten som «oppusset» og «ny»
- Gaten oppleves som et hyggeligere sted å oppholde seg. Nye utemøbler, blomsterkasser og den røde sykkelveien bidrar til dette.
- Trafikkbildet og folks trygghet i gaten ikke oppleves å være endret i stor grad.
- Det er fortsatt stor pågang av ulike transportmidler, varebiler, lastebiler, personbiler, minibusser og syklist, og samhandlingen mellom disse fungerer ikke alltid godt.
- Særlig lukeparkeringer, folk som rygger bakover i krysset utenfor senteret, og varebiler som står i sykkelfeltet skaper stopp i trafikken, og gjør at biler må bruke sykkelfelt og syklist må bruke fortau

I juni 2022 ble det invitert til å gi tilbakemelding om erfaringer med piloten:

**Sandvika vel:**

Setter pris på det tiltakene som ble iverksatt i Claude Monets alle, for oss som bor og ferdes i området er det helt klart at de tiltakene som ble gjort har hjulpet og vi håper at de blir permanente. Vi ønsker at Sandvika blir en by hvor man kan ferdes trygt og at de myke trafikantene blir i fokus

**Sandvika storsenter:**

Det ble en god løsning med enveiskjøring i CMA og det blir spennende å høre hvilken evaluering kommunen gjør etter testperioden.

**Bærumssyklistene:**

Endringen oppleves generelt som en vesentlig forbedring. Gaten fremstår som mer

“imøtekomende” og det kan virke som om flere går og sykler der enn tidligere:

- Enklere å komme frem på sykkel (reduert trafikk og noe redusert fare for farlige situasjoner mellom kjøretøy)
- Bra med de nye sykkelparkeringsplassene som gjør det enklere å handle i butikkene langs Claude Monets alle
- Mindre kilder til konflikt mellom gående og syklende på altfor smale fortau

Det burde vurderes å bruke dagens parkeringsplasser til utvidet fortau (opphold, f.eks. cafeer), sykkelparkering og noe varelevering/bussholdeplass. En betydelig reduksjon av biltrafikken vil også gjøre det mye enklere å handle i butikkene på begge sider av veien siden kryssing av veien ikke lenger vil oppfattes som det store hinderet slik det er i dag. Mer areal til fortau vil også forbedre forholdene til de gående betydelig.

**Ruter:**

Prøveordningen er positiv for det generelle trafikkbildet i området og gir en mer oversiktlig trafiksituasjon. Ruter støtter derfor videreføring av tiltaket permanent, med noen forutsetninger:

- Bussholdeplassen utenfor Sandvika Storsenter må oppgraderes
- Det må legges til rette for bedre av og påstigningsmuligheter for de reisende.
- Dagens plassering av holdeplassen må opprettholdes, slik at servicelinjene kan opprettholde

fleksibiliteten, med mulighet for å kjøre ut via både Claude Monets ale og Kinoveien/Vestfjordgaten

### **Trafikkanalyse**

For å registrere trafikkutviklingen ble det installert to trafikk tellere, en på Rådhusbroen og en ved gang- og sykkelpassasjen forbi Kulturhuset. Det ble også gjennomført radarmålinger i krysset Kinoveien/Claude Monets alle, for å registrere både hastighet og trafikkmengde. Ved Rådhusbroen er biltrafikk redusert med 32%. Samtidig har gange økt med 13% og sykkelandelen med 5%. Ved Kulturhuset er økningen stor: gående +397%, syklende: +75%.

Radarmåling i Claude Monets v. Kinoveien viser derimot at biltrafikken er så å si uforandret, men at hastigheten er redusert fra 30 km/t til 28 km/t.

|                               | <b>Før - 2021</b> | <b>Etter - 2022</b> | <b>Endring</b> |
|-------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|
| Hastighet Claude Monets alle* | 30 km/t           | 28 km/t             | -7 %           |
| Claude Monets alle kjørende*  | 1604              | 1613                | +0,50 %        |
| Rådhusbroen gående**          | 1073              | 1210                | +13 %          |
| Rådhusbroen syklende**        | 578               | 607                 | +5 %           |
| Rådhusbroen kjørende**        | 1469              | 987                 | -32 %          |
| Kulturhuset gående**          | 47                | 237                 | +397 %         |
| Kulturhuset syklende**        | 266               | 466                 | +75 %          |

\*Gjennomsnittlig passeringer pr. dag (År) v. Kinoveien (radar), mai/juni 2021/2022

\*\*Gjennomsnittlig passeringer pr dag (i Juni 2021/2022 (faste tellepunkter)

Det ble også gjennomført befaringer av Sykkelprosjektet (Bærum kommune) der formålet var å observere og kartlegge. Her ble det avdekt at de største utfordringene finner sted på strekningen langs storsenteret:

- Mange biler med korte stopp for å hente/levere, noe som gjør at andre benytter sykkelfelt for å kjøre forbi.
- Når biler blir stående i kø for hente/levere eller manøvrerer for å parkere ble det observert at gående gikk ut bak bilene og nesten ble påkjørt av syklist
- Syklistene bruker stort sett anlegget riktig, og sykler i sykkelfeltet (med noen unntak).
- Mye manøvrering i sykkelfelt for lukeparkering
- Mange gående og syklende benytter undergang gjennom storsenteret retning Brodtkorpsgate. For å unngå konflikter mellom gående og syklende bør det jobbes videre med en egen sykkelveiløsning her.
- Parkeringsplassene er stort sett opptatt. Dette førte til at biler ble stående å vente, enten i gata eller i sykkelfeltet.





Det endrede kjøremønsteret har i stor grad satt seg, til tross for noe feilkjøring, spesielt i starten. Kommunen har kun mottatt klager fra leietakere i Brambanigården, men dette har også vært knyttet til bortfall av parkeringsplasser i Rådman Halmrastsvei (Sandvika øst utbygging). Det har også kommet spørsmål om hvordan syklistene skal bruke anlegget da det kun er sykkelfelt i en retning. Det har derfor blitt supplert med oppmerking med sykkelsymbol for å tydeliggjøre dette (at syklistene skal dele kjørefelt med bil).

Endret kjøremønsteret innebærer også at behovet for snurundell ved kommunegården bortfaller, noe som vil forbedre trafiksikkerheten ved kommunegården. Dette muliggjør opparbeidelse av nytt torg foran kommunegården.

### **Kryssproblematikk**

Claude Monets alle ble i sin tid bygget som en kjørbare gate på de gåendes premisser, det er derfor ikke etablert gangfelt for kryssing av gaten. Fotgjengerkryssinger skjer i hele gatens lengde, primært grunnet handelsvirksomhet på begge sider av gaten, men spesielt ved krysset Claude Monets allé/Kinoveien og den øverste inngangen til senteret. Statistikk viser at ulykkesrisikoen for kryssende utenfor gangfelt øker drastisk dersom det er gangfelt som ikke benyttes. I stedet for å merke opp nye gangfelt bør det heller tilstrebes en oversiktlig gate med god sikt.

Før piloten opplevdes Krysset Claude Monets alle/Kinoveien som problematisk og uoversiktlig der en utfordring var konfliktene som oppstod mellom servicebuss og biler som stod parkert på holdeplassen.

Med enveisregulering og møblering sommeren 2021 ble det mer oversiktlig og enklere å krysse ved Kinoveien. De aller fleste bilene som er observert kjører sakte og viser hensyn, noe som underbygges av radarmålinger som viser en redusert hastighet.



Til tross, trafikkbildet og folks trygghet (i hele gaten) oppleves ikke å være endret i stor grad (ref. brukerundersøkelse), og i oktober 2022 skjedde det en ulykke der et [10 år gammelt barn ble påkjørt](#).

### **Varelevering**

Varelevering foregår hovedsakelig ved de to senterinngangene, med bruk av bussholdeplass eller i gate/sykkelfelt med varselblink på. Varelevering er også spesielt utfordrende ved Kiwi. I dialog med storsenteret ble det sagt at varelevering til senteret skulle skje via vareleveringsmottak fra Brodtkorbs gate. Det er derimot registrert flere varebiler i gata som leverer til senteret (hovedsakelig mindre leveranser).



Det er spesielt midt på dagen pågangen er stor, og det oppstår fort uoversiktlige situasjoner. Kryssende fotgjengere kan fort komme i blindsonen bak varebil, og syklistene må sykle over i motgående kjørefelt eller sykle på fortau.



Etter møblering og flytting av bussholdeplass ble utfordringene med varebiler i krysset i stor grad borte. Varelevering har i stedet flyttet seg med bussholdeplassen og er fortsatt et problem for servicebussen (se bilde).

13. oktober åpnet [Fornebu HUB](#) som en samleterminal for omlast-samlast med videre distribusjon med mindre utslippsfrie kjøretøy. Det planlegges nå en tilsvarende prøveordning i Sandvika og Claude Montes allé som vil ha til hensikt å fremme et attraktivt bysenter, redusere klimagassutslipp og bedre løsninger for varelogistikk i. Et redusert antall varebiler vil også bedre trafiksikkerheten. Det vil i tilfellet være aktuelt å forbeholde eksisterende og nye vareleveringslommer til hubens biler innenfor gitt periode.

### **Servicebuss og taxi**

Tidligere, da bussholdeplassen lå i krysset Claude Monets allé/Kinoveien, ble bussholdeplassen også benyttet av varebiler og personbiler, noe som resulterte i store utfordringer for servicebussen. Etter flyttingen har konflikten i stor grad vedvart. Ved ny plassering fikk derimot ikke servicebussen plass til å manøvrere seg helt inntil fortauskant, noe som har medført stans i vei og utfordringer knyttet til universell utforming og trafiksikkerhet.

For taxi er situasjonen omtrent uendret med unntak av et endret kjøremønster. Det er registrert ønsker om en endret plassering av taxiholdeplass, slik at de slipper å kjøre omveier retning rådhuset. Kundegrunnlaget er derimot størst ved senterinngangene, og der de står i dag, og det er krevende å finne alternative plasseringer som egner seg bedre.



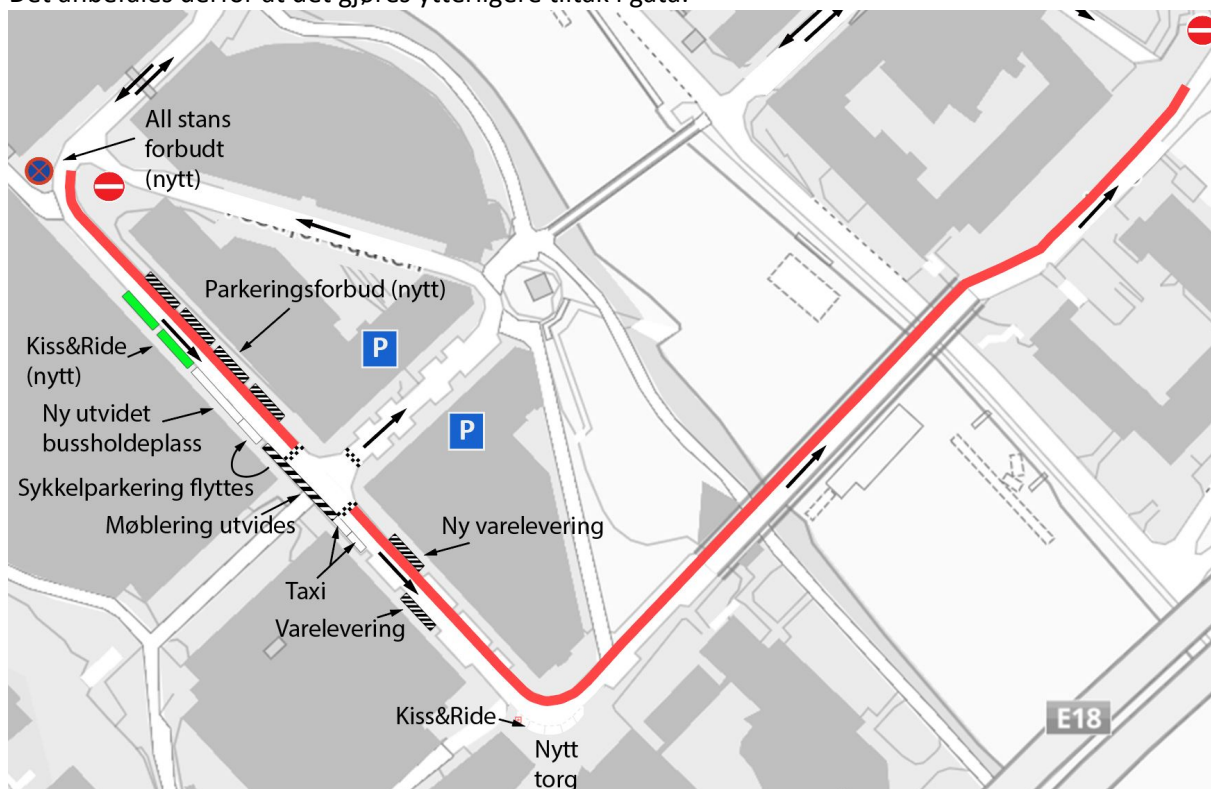
## ANBEFALING VIDERE MED FORSLAG TIL ENDRINGER

Endret kjøremønster i Claude Monets alle er et positivt tiltak for alle trafikanter, og har også bidratt til bedre trafikkflyt for biler. Flytting av bussholdeplass med møblering i krysset Kinoveien/Claude Monets alle har bidratt til økt trafiksikkerhet og trivsel. Igjenom brukerinvolvering, trafikktegn, radarer og observasjoner anbefales det derfor å videreføre de tiltakene som er innført permanent. Potensialet for å gjøre Claude Monets alle enda mer fotgjenger og sykkelvennlig er stor

Brukerundersøkelse og trafikkmålinger tilsier at biltrafikk og folks trygghet langs storsenteret i Claude Monets alle er så godt som uendret. Det er fortsatt stor pågang av ulike transportmidler, varebiler, lastebiler, personbiler, minibusser og syklistene, og samhandlingen mellom disse fungerer ikke alltid godt. Lukeparkeringer og stopp i sykkelfeltene er uheldig trafiksikkerhetsmessig.

I februar/mars åpner [nye kommunegården](#). Antall arbeidsplasser øker fra 700 til 1300 og en rekke nye publikumstjenester flytter inn i bygget. Det legges stor vekt på et nytt innbyggertorg med arrangementer og aktiviteter. Siden kommunegården har vært stengt for rehabilitering i hele pilotens varighet kan det ventes økt trafikk i Claude Monets alle i 2023. Det er derfor viktig å legge til rette for at både ansatte og besøkende i størst mulig grad velger å gå, sykle eller reise kollektivt.

Det anbefales derfor at det gjøres ytterligere tiltak i gata:



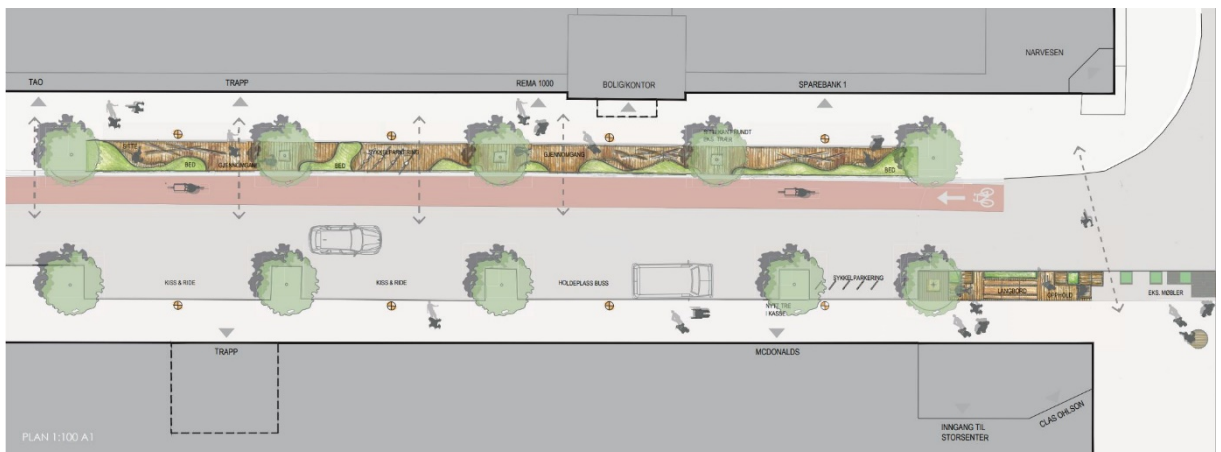
### Innføring av parkeringsforbud i deler av gata.

Det anbefales å innføre et parkeringsforbud langs sykkelstria (8 parkeringsplasser) langs storsenteret. Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten for kryssende fotgjengere og sykkelprioriteringen blir enda tydeligere.

I stedet for parkeringsplassen langs sykkelstria anbefales det å tilrettelegge med innhold i form av en aktivitetsstreng. Parkeringsplassene vil kunne fungere som en utvidelse av fortauet og

invitere til både ferdsel, bevegelse og opphold for gående. For å lage en grønn buffersone mot kjørearealet og sykkelveien etableres det opphøyde plantekasser med frodig beplantning. Flere steder langs strekket tilrettelegges det med åpninger for at fotgjengere kan krysse.

Forslag Bjørbek&Lindheim landskapsarkitekter:



### **Servicebuss:**

Servicebussen opplever i dag to ulike utfordringer: Behov for å komme nærmere fortauet for universell utforming, og parkerte personbiler og varebiler til hinder. Tiltak for å bedre situasjonen er:

- Utvide bussholdeplass med til sammen 3 tidligere parkeringsplasser slik at servicebuss kommer inntil fortauskant
- Flytte dagens sykkelparkering til noe av det arealet bussholdeplass er i dag. Dette til fordel for gående og opphold.
- Avlaste parkeringsutfordringer ved bussholdeplass med å etablere «Kiss&Ride» på 4 parkeringsplasser

- Gjennomgå rutiner for håndheving blant trafikkbetjentene

#### **Kiss&Ride:**

Grunnet mange korte stopp og farlige situasjoner bør 4 parkeringsplasser gjøres om «Kiss&Ride». Plassene vil også kunne imøtekomme noen av storsenterets behov.

#### **All stans forbudt:**

For å forhindre stopp i gata med farlige situasjoner bør det innføres all stans forbudt mellom Vestfjordgata og «Kiss&Ride».

#### **Varelevering:**

Det er behov for å tilrettelegge bedre for varelevering i Claude Monets alle, men samtidig anbefales det å jobbe med å effektivisere og redusere behovet. Forslag til tiltak er:

- Etablere ny vareleveringsplass utenfor der Kiwi på bekostning av to parkeringsplasser. Tre vurderes fjernet.
- Tilrettelegge med Kiss&Ride plasser for korttidsparkering, for av/pålessing av varer og personer. Treet mellom vurderes fjernet slik at varebiler kommer ut av veien.
- Innføre «all stans forbudt» for å unngå at varebiler/personbiler skaper farlige situasjoner
- Gjennomgå rutiner for håndheving blant trafikkbetjentene
- Igangsette prøveprosjekt med vareleverings HUB i Sandvika.
- Gå i dialog med storsenteret for å sikre at all varelevering gjøres via vareleveringsmottak fra Brodtkorbs gate

#### **Kjøremønster:**

Med endret kjøremønster ble Claude Monets alle enveisregulert, noe som har fungert bra. Men Kinoveien beholdt toveis trafikk til tross for at det meste av trafikken går ned Kinoveien og ut Vestfjordgata. For økt trafiksikkerhet for gående og syklende i krysset Claude Monets alle/Kinoveien anbefales det å også enveisregulerte Kinoveien, i retning Vestfjordgata.

## **KONKLUSJON**

Med utgangspunkt i en bred brukerinvolvering, trafikkregistreringer, befaringer og observasjoner kan det konkluderes med at tiltakene som er innført i Claude Monets alle bør videreføres. Potensialet for å gjøre gata enda mer fotgjenger og sykkelvennlig er derimot stort.

De fleste utfordringene knytter seg til en bestemt del av Claude Monets alle, langs storsenteret. Her er trafikkmengden tilnærmet uforandret og parkering langs sykkelfeltet utgjør en betydelig trafiksikkerhetsrisiko for både gående og syklende. Samtidig opplever servicebussen utfordringer med parkerte personbiler og varebiler som står til hinder. Det anbefales derfor å gjøre ytterligere tilpasninger i gata:

- 10 parkeringsplasser bør fjernes til fordel for økt trafiksikkerhet og trygghet for myke trafikanter, og bedre forhold for servicebussen.
- For å imøtekomme behov for av/pålessing foreslås det å tilrettelegge 4 parkeringsplasser med korttidsparkering/«Kiss & Ridde».
- Tilrettelegge med ny vareleveringsplass utenfor Kiwi, men det bør også jobbes med å effektivisere og redusere behovet.