



Til
BKMB - Seksjon areal og miljø (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/23126-58
Saksbehandler: Rolf Knudsen
Dato: 30.09.2022

Fra
Plan- og bygningsetaten

Berghus. Trafikkplan sentrum. Temaplan. Anbefalt forslag etter offentlig ettersyn.

Hva saken gjelder

Plan- og bygningsetaten legger frem forslag til Trafikkplan sentrum, en overordnet temaplan for trafikksystemet i det sentrale byområdet. Temaplanen, som er utarbeidet i regi av Miljøløftet, har nå vært på offentlig ettersyn, og er klar for sluttbehandling.

Formålet med Trafikkplan sentrum er å anbefale trafikale løsninger på kort og lang sikt, som kan avlaste sentrum for biltrafikk, samtidig som tilgjengeligheten til sentrum for beboere, næringsdrivende og besøkende er akseptabel. Trafikkplanen vil legge grunnlaget for full trafikkavlastning i den indre bykjernen, og med dette bidra til å skape et livskraftig og attraktivt bymiljø i Bergen sentrum.

Trafikkplan sentrum inneholder vurderinger av mål, strategier og tiltak knyttet til trafikksystem og trafikkløsninger i ulike tidsperspektiv:

- Mål for langsiktig trafikksystem i sentrum
- Trafikkplan når Bybanen til Åsane står ferdig
- Byggefase for forlenget Fløyfjellstunnel og Bybanen til Åsane og avbøtende tiltak

På lang sikt anbefales det å videreutvikle et sonesystem i sentrum, med en sentrumsringvei, basert på dagens overordnede vegnett rundt sentrum - inkludert forlenget Fløyfjellstunnel.

Det er vurdert to prinsipløsninger for trafikksystemet når bybanen til Åsane åpner:

- Alternativ 1, Åpent Torget
- Alternativ 2, «Bilfritt» Torget (stengt for privatbiler, åpent for kollektivtransport og varelevering)

Det anbefales en trafikkplan etter prinsippene i *Alternativ 2, «Bilfritt» Torget*. Løsningen er basert på delvis sonedeling som gir en indre sentrumskerne prioritert til gange, sykkel, kollektivtrafikk og nødvendig varetransport. Denne løsningen er også et første trinn i etableringen av et langsiktig sonesystem for trafikksystemet i sentrum.

Trafikkplan sentrum vil være et grunnlag og et sentralt verktøy for den langsiktige utviklingen av gater og byrom i Bergen sentrum.

Anbefalt vedtak:

- Langsiktig løsning for trafikksystemet i sentrum skal være basert på sonedeling som beskrevet i temaplanen: en sentrumsringvei basert på dagens overordnede vegnett rundt sentrum - inkludert forlenget Fløyfjelltunnel.
- Alternativ 2, som innebærer at Torget er stengt for biltrafikk, legges til grunn som trafikksystem når forlenget Fløyfjellstunnel er etablert.

Med hilsen
Plan- og bygningssetaten

Aslaug Aalen

Avdelingsleder Byplan

Tarje Wanvik

Etatsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Miljøløftet. Trafikkplan sentrum. Fagnotat datert 31.5.2022.
2. Trafikkplan sentrum. Revidert hovedrapport datert 26.4.2022.
3. Trafikkplan sentrum. Sammendrag av merknadene med fagetatens kommentarer.

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> snr PLAN-2022/23126

Sammendrag

Oppstart av Trafikkplan sentrum ble vedtatt av byrådet i møtet 8.10.2020, sak 1272/20.

Forslag til trafikkplan sentrum er utarbeidet av sentrumsgruppen i Miljøløftet, med representanter fra Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune.

30. juni vedtok byrådet å legge forslaget ut på offentlig ettersyn. Forslaget ble kunngjort 2. juli 2022, med høringsfrist 6. september 2022.

Trafikkplan sentrum vil legge grunnlaget for full trafikkavlastning i den indre bykjernen, og med dette bidra til å skape et livskraftig og attraktivt bymiljø i Bergen sentrum. På lang sikt anbefales det å videreutvikle et «lukket» sonesystem med en sentrumsringvei, basert på dagens overordnede vegnett, inkludert forlenget Fløyfjelltunnel. Sentrumsringveien vil fungere som sentrumsbetjening fra ytre bydeler, og i tillegg betjene lokaltrafikken mellom soner i sentrum som i dag kjører gjennom sentrumskjernen (i snittene over Torget og over Vaskerelven/Håkonsgaten).

Som et første steg for å nå den langsiktige målsettingen anbefales det å stenge Torget for biltrafikk. Torget holdes åpent for kollektivtrafikk, samt varelevering til lokale eiendommer i et begrenset tidsrom. Dette kan realiseres når bybanen til Åsane sammen med en forlenget Fløyfjelltunnel åpner.

Det mottatt mange relevante og konstruktive høringsuttalelser til planforslaget.

Høringsuttalelsene er viktige innspill til videre planarbeid. En stor del av innspillene er knyttet til problemstillinger som håndteres i tilstøtende planer, og som ikke går direkte på innholdet i Trafikkplan sentrum som overordnet strategiplan for framtidig trafikksystem. Dette gjelder blant annet konkrete tiltak og fysiske løsninger som skal avklares i pågående reguleringsplan for Bybanen til Åsane.

I tillegg er det noen innspill som går på detaljer og konkrete løsninger for gatebruk, skilting, trafiksikkerhetstiltak etc., som ikke behandles i trafikkplan sentrum, men som vil inngå i oppfølgende arbeid med påfølgende regulerings- og gatebruksplaner i ulike delområder i sentrum. De mest relevante innspillene i denne sammenheng er kommet fra beboere, representanter fra skoler, velforeninger etc. og gjelder bekymringer knyttet til områder i randsonen av sentrum som ikke får like stor trafikkavlastning som den indre bykjernen (Dokken, Nøstet, Sandviken mv.). Her pekes det blant annet på behov for å vurdere ulike trafiksikrings- og miljøgatetiltak. Disse innspillene vil bli fulgt i videre prosess med utforming av konkrete tiltak i gatebruksplaner og reguleringsplaner, eksempelvis for Dokken-området.

For innspill som går på innholdet i trafikkplanen, er det etter fagetatens oppfatning relativt bred oppslutning om hovedanbefalingene i planen:

- Tilslutning til overordnede målsettinger om prioritering av myke trafikanter, kollektivtrafikk og varelevering/næringstransport som kan bidra til avlastning av den indre bykjernen for biltrafikk, og med dette bidra til å skape et livskraftig og attraktivt bymiljø i Bergen sentrum.
- Tilslutning til anbefalt prinsipp-løsning med sonesystem og sentrumsringvei.
- Tilslutning til trafikkalternativ 2, bilfritt over Torget

Når det gjelder det siste kulepunktet er det kommet synspunkter fra næringslivets organisasjoner og enkeltbedrifter som bl.a. stiller spørsmål med konsekvensene av redusert tilgjengelighet for biltrafikk i sentrum. Felles for de fleste innspillene er en bekymring for sårbarheten i trafikksystemet, og det er en oppfatning av at trafikkplanen gjør transportnettets enda mer sårbart gjennom å anbefale en stengning for biltrafikk over Torget. I tilsvarene til disse innspillene har det vært behov for å oppklare en del forhold som er relevante i denne sammenheng:

- 1) I trafikkplanens anbefalte alternativ 2 er det lagt opp til å opprettholde en mulighet for å lede biltrafikk over Torget i beredskapssituasjoner, dersom det er behov for dette. Dette gir en mulighet for å ha den samme beredskapen som i alternativ 1 som er basert på en permanent, fri kjøremulighet over Torget.
- 2) Trafikkplan sentrum forutsetter en forlenget Fløyfjellstunnel. Trafikkplanen underbygger også behovet for å kombinere forlengelsen med en utvidelse av tunnellopene slik at det er mulig å avvike toveis trafikk i beredskapssituasjoner. Dette følges nå opp i et eget planprosjekt. Ny Fløyfjellstunnel med mulighet for toveiskjøring i hvert løp, vil styrke beredskapen betydelig. Det anbefales også økt beredskap i form av redningskjøretøy etc., slik at tunnelen kan åpnes tidligere når det inntreffer hendelser. Samlet gir dette styrket transportberedskap på overordnet veinett, og redusert behov for å åpne opp for trafikkavvikling over Torget i stengningssituasjoner.

Samlet vurdert bygger trafikkplanen opp under tiltak som vil gi redusert sårbarhet i transportnettets, og er ikke med å gjøre transportnettets mer sårbart. Mer detaljerte beredskapsplaner for de ulike byggefasene av forlenget Fløyfjellstunnel og Bybanen til Åsane vil foreligge som del av reguleringsplanen for forlenget Fløyfjellstunnel, og her vil disse problemstillingene komme tydeligere frem.

Næringslivet er også opptatt av tilgjengelighet i normalsituasjonen, og fra enkelte organisasjoner og enkeltbedrifter/enkeltpersoner pekes det på utfordringene med varelevering og servicetransport etc. når Torget er stengt for biltrafikk (lange omkjøringsveier, redusert fleksibilitet, økte transportkostnader). Fagetaten er enig i at det kan være hensiktsmessig å utrede både de konsekvenser og de muligheter som trafikkplanen vil gi for næringstransport og logistikk. Et opplegg for en slik undersøkelse er noe fagetaten vil drøfte med Næringslivets organisasjoner i forbindelse med videre planlegging. Planforslagets utgangspunktet er at hovedgrepet i trafikkplanen vil redusere personbiltrafikken i sentrum og gi mer plass til varelevering, og vil også ha et vindu som gir mulighet for tidsbegrenset åpning av Torget for nødvendig varelevering. Når det gjelder vinduet for varelevering, påpekes det en vanskelig balansegang mellom å tilby tilgjengelighet, og risikoen for misbruk av dette - og dermed utvanning av hovedgrepet med å avlaste indre del av sentrum til prioriterte trafikantgrupper.

I det videre arbeidet med planlegging av gang/sykkelløsninger, kollektivtiltak og øvrige gatebruksløsninger i sentrum må et bredt spekter av aktører involveres i planprosessen. En god sentrumsutvikling forutsetter at flere jobber sammen for felles mål. Det må legges opp til gode, oversiktlige og forutsigbare prosesser i et samarbeid med myndigheter, beboere og næringslivets organisasjoner.

Planforslaget

Formål

Formålet med Trafikkplan sentrum er å legge grunnlaget for en full trafikkavlastning i den indre bykjernen og bidra til å skape et livskraftig og attraktivt bymiljø i sentrum. Målet er å kunne etablere en tilnærmet bilfri bykjerne. I tillegg til redusert støy- og luftforurensning, vil dette gi muligheter for å etablere bilfrie byrom, utvidet fortausareal, gode sykkelløsninger og prioritering av kollektivtrafikken. Samtidig vil sentrumsområdet være tilgjengelig for beboere, varedistribusjon og besøkende.

Bakgrunn og målsettinger

Bergen kommune har i flere ti-år arbeidet med å forbedre by-livet i sentrum. Gjennom å nedprioritere privatbiltrafikken er det frigjort gatearealer som er tatt i bruk på nye måter. Nå legges grunnlaget for en videre utvikling av sentrum for framtidens bybrukere. Gater og byrom skal være universelt utformet, og tilgjengeligheten for prioriterte trafikantgrupper skal forbedres. Med nytt kjøremønster og en trafikkavlastet sentrums-kjerne, forventes det at flere vil gå, sykle eller reise kollektivt – og færre vil bruke bil. Dette gjelder spesielt korte reiser i sentrumsområdet der gange, sykkel eller kollektiv blir mer attraktivt enn bruk av bil.

Bergen kommune har mål om at personbiltrafikken i de kommende årene skal reduseres betraktelig og har inngått byvekstavtale forpliktet seg til nullvekst i personbiltrafikken. Grønn strategi (2014) legger opp til 20 prosent reduksjon i personbiltrafikken innen 2030, og byrådet har en ambisjon om 30 prosent reduksjon av biltrafikken innen utgangen av 2023. Nullvekstmålet for personbiltrafikken skal sikres gjennom å tilrettelegge for attraktive alternativer til bil.

Trafikkplan sentrum bygger opp under disse målene ved å bidra til reduksjon av personbiltrafikken og gi bedre forhold for gange, sykkel, kollektiv og varetransport. En samlet og mer kraftfull virkemiddelpakke enn denne planen legger opp til, må til for å nå de transportpolitiske målene i sin helhet. Både kollektivtilbud (inkl. takster og frekvens), infrastruktur, parkeringspolitikk og bompengesystemet er relevante virkemidler.

Overordnede planer og retningslinjer (omtales utførlig i hovedrapporten)

Trafikkplanen bygger på målsettinger og retningslinjer i overordnede strategier, samt transport- og arealplaner, herunder:

- Nasjonal transportplan (NTP)
- Regional transportplan
- Byvekstavtalen for Bergensområdet
- Byrådets politiske plattform 2019-2023 - Bergen en god by for alle.
- Kommuneplanen for Bergen (KPS/KPA)
- Identitet med særpreg – kulturminnestrategi for Bergen
- Grønn strategi
- Gåstrategi for Bergen 2019-30
- Sykkelstrategien for Bergen 2019-30
- Mobilitetsstrategi for Dokken
- Bybane til Åsane/Forlenget Fløyfjelltunnel
- Kommunedelplan for kollektivsystemet mot vest / Bybanens byggetrinn 6.

Hovedinnholdet i planforslaget

Trafikkplan sentrum er en overordnet temaplan med forslag til framtidig trafikksystem i det sentrale byområdet på lang sikt. Den inneholder vurderinger av mål, strategier og tiltak knyttet til trafikksystem og trafikkløsninger i ulike tidsperspektiv. Den inneholder også forslag til konkrete tiltak knyttet til trafikkløsninger og kjøremønster i hovedvegssystemet når bybanen til Åsane står ferdig.

På lang sikt anbefales det å videreutvikle et sonesystem med en sentrumsringvei, basert på dagens overordnede vegnett rundt sentrum - inkludert forlenget Fløyfjelltunnel.

Sonesystemet består av følgende prinsipper:

- Tilkomst til soner i sentrum via en sentrumsring (lilla piler i illustrasjonen under). Personbiltrafikken mellom sentrumssonene går via sentrumsringen.
- Indre bykjerne kan med et slikt trafikksystem prioriteres for gående, syklende, kollektivtrafikk og varetransport. Prinsippet for dette er vist med oransje sirkel under.

Sentrumsringen vil også betjene lokaltrafikk mellom soner i sentrum som i dag kjører gjennom sentrumskjernen. Dette gjør det mulig å stenge for gjennomkjøring i sentrum og prioritere dagens kjøreareal til gange, sykkel, kollektiv- og annen nødvendig trafikk.

Avgrensing av sonene, og når et sonesystem kan være på plass, avhenger av flere faktorer. Illustrasjonen under (fig.1) viser et prinsipp med tre soner. Videre byutvikling vil avklare når dette vil være mulig. Første store steg for å få til dette, kan tas i forbindelse med etablering av bybanen til Åsane. Det innebærer å stenge for ordinær personbiltrafikk over Torget (Alt. 2, anbefalt alternativ).

Planforslaget sikrer fleksibilitet til å etablere gode løsninger for varelevering, service- og nyttetransport.

De direkte effektene av forlenget Fløyfjelltunnel med nye rampetilknytninger i Sandviken, og begrensingene som bybanetraséen gir for gjennomkjøringsmuligheter i sentrum, er vesentlige forutsetninger for det nye trafikksystemet. Forlenget Fløyfjellstunnel innebærer at biltrafikk kan overføres fra sentrumsgatenettet til hovedvegnettet rundt sentrum.

Trafikkplan sentrum er inngående beskrevet i hovedrapporten (vedlegg 3), og øvrige saksutredninger med vedlegg.

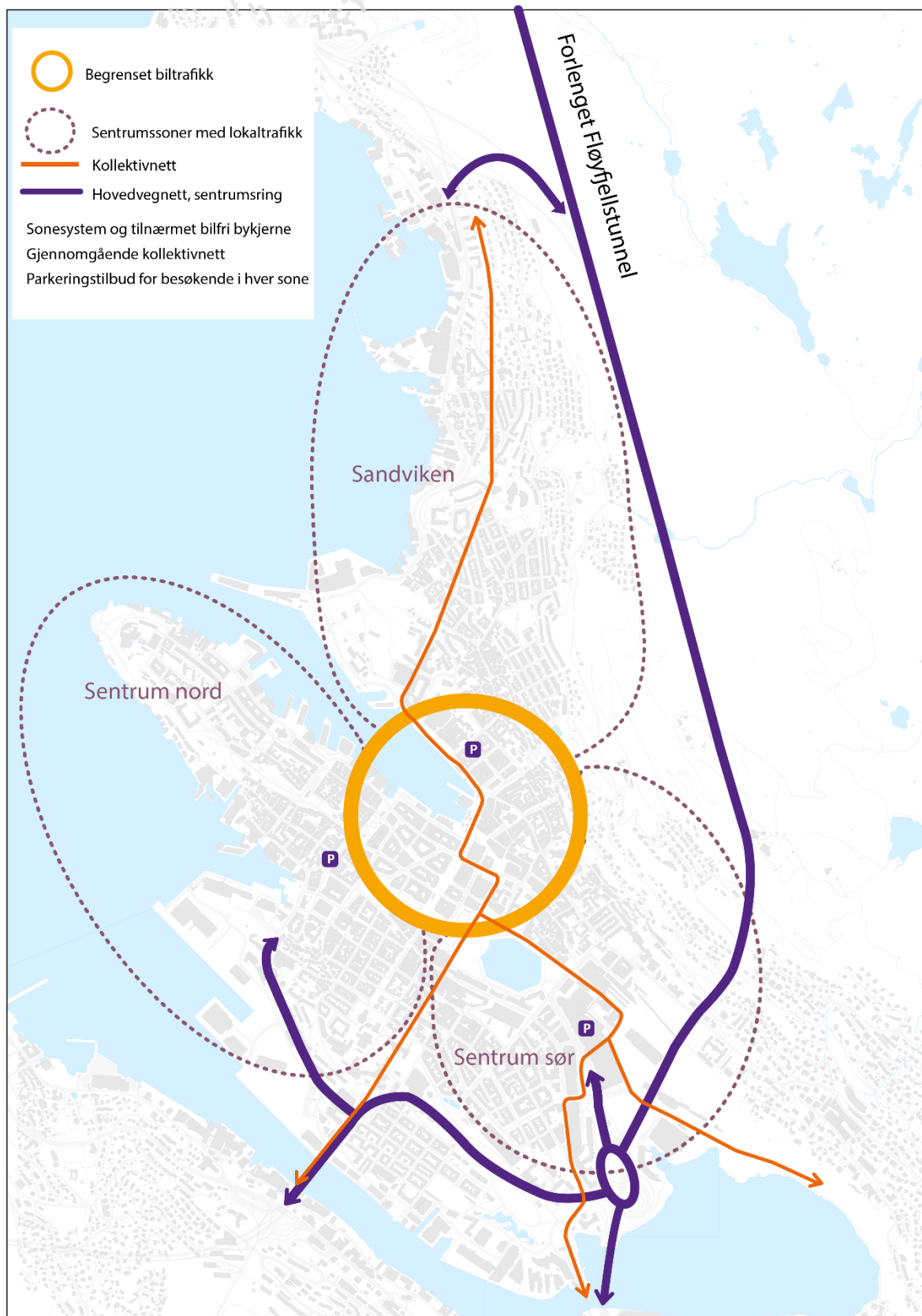


Fig 1: Illustrasjon av prinsippene for et langsiktig, framtidig sonesystem der indre bykjerne er prioritert for gange, sykkel, kollektivtrafikk og nødvendig næringstransport.

Trafikkplan sentrum er koordinert med, og har gitt innspill til det pågående reguleringsplanarbeidet for Bybanen til Åsane. Det er vurdert to prinsippløsninger for trafikksystemet når bybanen til Åsane åpner:

- Alternativ 1, Åpent Torget
- Alternativ 2, «Bilfritt» Torget (stengt for privatbiler, åpent for kollektivtransport og varelevering).

Alternativ 1 samsvarer med det som er definert som Fase 1 i arbeidet med reguleringsplan for Bybanen, dvs. åpent over Torget for biltrafikk. Løsningen innebærer etablering av et toveiskjørt lokalveinett i aksene Øvregaten - Torget - Strandkaien som gir tilgjengelighet for biltrafikk mellom Sandvikssonen og sentrum, med et trafikknivå på 4-6000 ÅDT på Torget.

Bybanetraséen gjennom sentrum fjerner mulighetene for biltrafikk i aksene Christies gate – Småstrandgaten. Dette betyr at både Christies gate og Allehelgens gate mot Småstrandgaten kun betjener kollektivtrafikk og en begrenset varetransport/kjøring til eiendommer. Forbindelsen fra Kalfaret mot sentrum må ledes via Strømgaten mot Lars Hilles gate / Nygårdsgaten. Dette krever ombygging av krysset Kong Oscars gate / Strømgaten. Videre er det forutsatt begrensninger i ordinær biltilgjengelighet fra Torget mot Kong Oscars gate (for å unngå at Kong Oscars gate får økt gjennomkjøringstrafikk), slik at Vågsbunnen vil ha sin hovedtilkomst fra sør.

Alternativ 2 tilsvarer med det som er definert som Fase 2a reguleringsplanarbeidet for Bybanen, dvs. ingen gjennomkjøring over Torget for biltrafikk.

Alternativ 2 er i hovedsak det samme trafikksystemet som beskrevet i *Alternativ 1*, unntatt aksene Øvregaten – Torget – Strandkaien. Dette alternativet er basert på sonedeling mellom Sandviken og resten av sentrum, slik at personbiltrafikken mellom sonene må kjøre via Nygårdstunnelen og Fløyfjelltunnelen. I praksis betyr dette at tilgjengeligheten i aksene Øvregaten – Torget – Strandkaien vil være forbeholdt busstrafikk og varelevering/tilkomst til eiendommer. Adkomsttrafikk til virksomhetene på fasadesiden av Torget er forutsatt å kjøre via Strandkaien. Varelevering/adkomst til Bryggesiden ellers skal komme fra nord/Sandviken. Kun kollektivtrafikk skal kjøre over Torget fra Bryggesiden mot sør.

Det anbefales en trafikkplan etter prinsippene i *Alternativ 2, «Bilfritt» Torget*. Løsningen er basert på delvis sonedeling som gir en indre sentrumskerne prioritert til gange, sykkel, kollektivtrafikk og nødvendig varetransport. Hovedbegrunnelsen for anbefalingen er at løsningen gir en sammenhengende bilfri sone i indre bykjerne som gir miljøgevinster og mer plass til myke trafikanter, kollektivtrafikk og varetransport.

Hovedbegrunnelsen for anbefaling av *Alternativ 2*, er at løsningen gir store miljømessige og trafikkmessige fordeler, med en tilnærmet bilfri akse Strandkaien - Torget – Øvregaten. *Alternativ 2* vil ha store miljømessige og trafikksikkerhetsmessige fordeler sammenlignet med *Alternativ 1* - hele den indre bykjerne rundt Vågen kan forbeholdes gående, syklende, kollektivtrafikk og nødvendig varelevering/tilkomst til eiendommer.



Fig. 2. Anbefalt alternativ - Alt. 2, Torget stengt for personbiltrafikk – forslag til kjøremønster



Fig. 3: Alt. 2 - område med begrenset biltrafikk

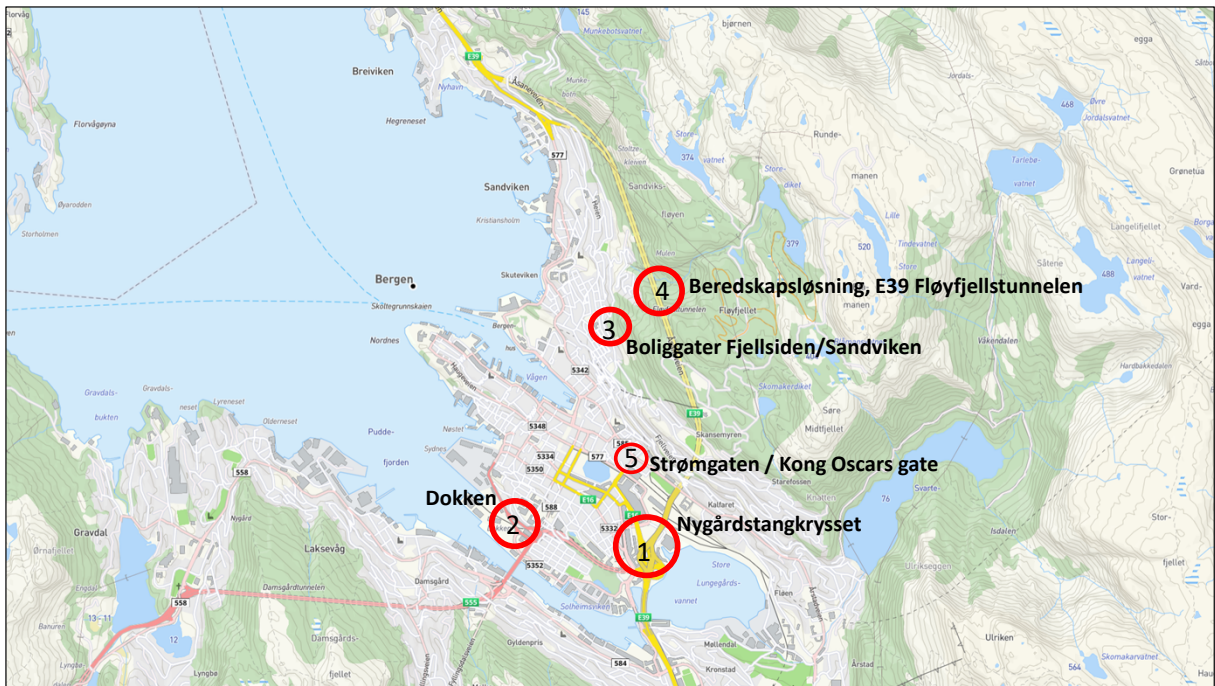


Fig. 4, avbøtende tiltak

Trafikkberegninger for *alt. 2* viser risiko for noe økt trafikk i boliggater på Fjellsiden og i Sandviken samt en del trafikale utfordringer i Nygårdstangkrysset og på Dokken

Det må derfor planlegges og gjennomføres avbøtende tiltak for:

- Nygårdstangkrysset - feltinndeling viadukt fra Fløyfjellstunnel
- Fjøsangerveien – endring av feltinndeling mot Bygarasjen
- Krysstiltak Dokken
- Krysstiltak Strømgaten/Kong Oscars gate
- Beredskapsplan for E39 i ulike faser
- Tiltak boliggater Fjellsiden, Sandviksveien mv.

Det kan også eventuelt bli aktuelt med ytterligere tiltak utover det som er nevnt her. Dette vil avklares i videre planlegging.

Gatebruksplaner. Langsiktig utvikling av gater og byrom

Trafikkplan sentrum er en som nevnt en overordnet rammeplan for trafikksystemet, som legger grunnlaget for en god utvikling av sentrum for fremtidens brukere av byen. Ved å prioritere gående, syklende, nyttetraffic og kollektivtraffic foran privatbiler, kan gateareal frigjøres og tas i bruk på nye måter.

Flere av høringsuttalelsene peker på konkrete trafikale utfordringer på detaljnivå. Dette er i mange tilfeller forhold som først kan avklares i etterfølgende detaljert planlegging. For eksempel må innspillene til konkrete vareleveringsløsninger på Torget og Bryggen håndteres i reguleringsprosessen for Bybanen, som skal ivareta disse hensynene.

Tilrettelegging for varelevering, renovasjon og annen næringskjøring, er en forutsetning for et velfungerende byliv, og planforslaget sikrer fleksibilitet for å finne god løsninger. Varelevering i gågater og på torg løses som i dag gjennom skilting. Tilgjengelighet til adkomster/eiendommer innenfor planområdet opprettholdes i store trekk som i dag.

I det videre arbeidet med planlegging av gang/sykkelløsninger, kollektivtiltak og øvrige gatebruksløsninger i sentrum må et bredt spekter av aktører involveres i planprosessene, og det må legges opp til gode, oversiktlige og forutsigbare prosesser i et samarbeid med myndigheter, beboere og næringslivets organisasjoner.

Planprosess og tidligere behandling

Planarbeidet er utført på bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling, og Byrådet vedtok i 2020 å starte opp arbeidet med Trafikkplan sentrum.

Sentrumsgruppen i Miljøløftet har gjennomført arbeidet med trafikkplanen, der Plan- og bygningsetaten har vært prosjektansvarlig. Sentrumsgruppen er del av prosjektorganisasjonen for Miljøløftet og har hovedansvar for helhetlig trafikkplanlegging i Bergen sentrum. Sentrumsgruppen består av fagpersonell fra Bergen kommune (Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten), Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Skysst.

Byrådet behandlet oppstartssaken i møtet 8.10.2020 sak 1272/20 og fattet følgende vedtak:

«Byrådet støtter foreslått arbeidsopplegg for trafikkplan sentrum med de kommentarer som fremgår under byrådets merknader og med følgende presiseringer:

- 1. Det innarbeides et silingskriterium for trafikkreduksjon med minst 30% trafikkreduksjon i tråd med ambisjonsnivået i byrådsplattformen 2019-2023.*
- 2. Det synliggjøres forventet endring i reisemiddelfordeling i de ulike konseptene.»*

Når det gjelder modellverktøy for sammenstilling av alternative trafikksystem har Byrådet følgende innspill:

«Sentrumsgruppen i Miljøløftet legger opp til at de ulike trafikkløsningene skal modelleres ved bruk av trafikkmodellen Aimsun. Dette modelleringsverktøyet beregner hvilke veivalg trafikantene forventes å ta i de ulike silingsalternativene. En svakhet med modellen er at den bare omfordeler trafikken til andre gater. Den svarer ikke ut om hvor mange som heller vil benytte kollektiv, sykle eller gå om det blir innført restriksjoner på vegnettet. Byrådet arbeider aktivt for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Det er derfor vesentlig at Aimsunmodelleringene blir supplert av andre modelleringsverktøy som også kan beregne endringer i reisemiddelfordeling (for eksempel regional transportmodell (RTM)).»

Bystyret behandlet saken om «Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane. Tunnelalternativ Kaigaten – Sandviken» 15.12.2021 i sak 398/21 og fattet bl.a. følgende vedtak:

«Dagløsningen for Bybanen gjennom sentrum legges fortsatt til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet med bybane til Åsane. Langs Torget skal det i det videre arbeides for å gå rett på fase/trafikksituasjon 2 (uten gjennomkjøring for privatbil langs Torget), og at dette skal være på plass når anlegget står klart. For å få til dette må arbeidet med tunneloppgraderingsarbeidet i Fløyfjellstunnelen, slik at Fløyfjellstunnelen kan brukes som beredskapsløsning, intensiveres. Øvregaten skal skjermes mest mulig for trafikk. Man skal også vektlegge gode gang- og sykkelforbindelser, universell tilgjengelighet og mest mulig åpne inngangsparti til butikker, og godt byliv»

Byrådet behandlet saken i møtet 30.06.2022 sak 1215/22 og fattet følgende vedtak:

«Forslag til Trafikkplan sentrum legges ut til høring og offentlig ettersyn.»

Høringen

Forslag til Trafikkplan sentrum, med tilhørende dokumenter, har i perioden 2.7.2022 til 6.9.2022 lagt ute til offentlig ettersyn. Det kom inn 48 merknader; 8 fra offentlige etater og 40 fra interesseorganisasjoner, velforeninger og privatpersoner. Åpent informasjonsmøte om planforslaget ble holdt 30.9.2022. Her presenteres hovedtrekkene i merknadene med fagetatens kommentarer. Sammendrag av uttalelsene med kommentarer er vedlegg til saken.

Sentrale tema i merknadene:

Hovedtrekkene i merknadene er sortert og kommentert på følgende tema:

1. Beredskap/sikkerhet ved stengning Fløyfjellstunnelen
2. Konsekvenser for næringsliv/varelevering/logistikk mm.
3. Trafikk- og miljøbelastning i boligarter Dokken/Nøstet/Sandviken
4. Trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter
5. Tilgjengelighet til boliger og brukergrupper som er avhengige av bil
6. Kollektivtrafikk
7. Kulturminner
8. Bybanetrasé gjennom sentrum

Hovedtrekkene i merknadene med fagetatens kommentarer:

1. Beredskap/sikkerhet ved stengning Fløyfjellstunnelen

Fra veimyndighetene, fylkeskommunen, næringslivet og enkeltbedrifter m.fl. fremheves utfordringene med et sårbart veinett i Bergen, og det stilles spørsmål ved trafikkplanen samt bygging av Bybanen til Åsane sin innvirkning på situasjonen. Veimyndighetene understreker betydningen av en forlengelse og utbedring av Fløyfjellstunnelen som vil gi en sterkt forbedret beredskapsløsning. Representanter for næringslivet og andre mener trafikkplanen gjør et sårbart veinett enda mer sårbart, og peker også på behovet for utbedring av Grimesvingene og/eller en ringvei øst.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum bygger på gjennomføring av bybaneprojektet til Åsane.

Bybaneprojektet er basert på en forlengelse av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg og forbedret krysstilkobling i Sandviken. Som følge av krav til sikkerhetsmessig utbedring av Fløyfjellstunnelen, og behovet for å forbedre beredskapssituasjonen ved å kunne avvikle toveis trafikk i tunnellopene når det andre er stengt, planlegges det nå for et helhetlig prosjekt for ny Fløyfjellstunnel, der tre elementer inngår:

- Forlengelse til Eidsvåg som gir plass til bybane på E39 gjennom Ytre Sandviken/Eidsvågtunnelen
- Utbedring i henhold til EU sine sikkerhetskrav
- Utvidelse av tunnelprofil for å gi plass til toveis dirigering av trafikk i beredskapssituasjoner

Gjennomføring av dette prosjektet vil redusere sårbarheten i transportnett, og gi en vesentlig forbedring av beredskapssituasjonen i situasjoner med stengning av tunnelen. På sikt vil en utbedring av Grimesvingene og/eller ringvei øst bidra ytterligere til redusert sårbarhet i transportsystemet, men dette er prosjekter som planlegges uavhengig av trafikkplan sentrum.

Trafikkplan sentrum er basert på ny og utbedret Fløyfjellstunnel, som vil bidra til redusert sårbarhet i transportnettets. Det anbefalte sonesystemet med stengt over Torget (alternativ 2) vil ikke gi økt sårbarhet. Dette er fordi trafikkløsningen planlegges slik at Torget unntaksvis *kan* åpnes for trafikk i særlige kritiske situasjoner med stengning i Fløyfjellstunnelen.

Det planlegges nå en løsning for Fløyfjellstunnelen som innebærer at tunnelene kan toveisreguleres ved hendelser i et av løpene, og en slik tunnellsøsning ivaretar beredskapen i alle situasjoner med planlagte stengninger, som omfatter ca. 75% av alle stengningssituasjonene. Tar vi i betraktning at de fleste planlagte stengningene er nattstengninger over tid, viser statistikken at de planlagte hendelsene tidsmessig utgjør 98,5% av alle stengninger.

For ikke planlagte hendelser vil det kunne ta noe tid å etablere toveis-kjøring i tunnelen. Det vil i de fleste tilfeller ikke være hensiktsmessig å lede trafikken gjennom sentrum. Når Bybanen er på plass over Torget/Bryggen, vil vi ikke anbefale å åpne for full trafikk gjennom sentrum, selv om Fløyfjellstunnelen i en kort periode er stengt. En bør i stedet ha en beredskap for å kunne åpne Fløyfjellstunnelen raskt og heller prioritere god fremkommelighet for kollektivtrafikken i sentrum i stedet.

Kjøremønsteret gjennom sentrum i beredskapssituasjoner der Torget åpnes for trafikk, vil bli endret. Dette er på grunn av planlagt bybanetrase gjennom sentrum. Biltrafikken mot Sandvikssiden vil ikke lenger kunne kjøre via Christies gate og Småstrandgaten, og blir i stedet ledet via en toveiskjørt Strandkaien over Torget mot Øvregaten/Bryggen. Videre løsning for omkjøringsveinet i området ved Bryggen/Øvregaten og i Sandviken vil bli avklart som del av som en del av anleggsforberedelsene for Bybaneprojektet og ny Fløyfjellstunnel. Detaljer knyttet til traséen for omkjøringsveien gjennom sentrum avklares derfor ikke i Trafikkplan sentrum.

Når det gjelder koordinering av anleggsfasene for byggingen av Fløyfjellstunnelen og bybanen gjennom sentrum, og beredskapsmessige problemstillinger i den forbindelse, er også dette noe som avklares i reguleringsplanen for Bybanen, og ikke i Trafikkplan sentrum. Målet for beredskapsplanene er å sikre best mulig løsninger med minst mulig ulemper for trafikantene og brukerne av sentrum gjennom de ulike byggefasene.

Det er bred enighet om behovet for ny og utbedret Fløyfjellstunnel som vi styrke transportberedskapen. Trafikkplan sentrum bygger på dette prosjektet, og vil derfor bidra til redusert sårbarhet i transportnettets. Trafikkplanen bidrar heller ikke til økt sårbarhet i anbefalt trafikkløsning (alternativ 2). Problemstillinger knyttet til trase for omkjøringsvei gjennom sentrum og koordinering av anleggsfasene for Bybanen og Fløyfjellstunnelen, avklares i disse prosjektene – ikke i Trafikkplan sentrum.

2. Konsekvenser for næringsliv/varelevering/logistikk mm.

Fra enkeltbedrifter og næringslivets organisasjoner, logistikkforeninger, transportforbund m.fl. er det pekt på at trafikkplanen ikke har gjort tilstrekkelige vurderinger av planens konsekvenser for næringstransport, logistikk, varelevering etc. I mange av innspillene gis det uttrykk for bekymring omkring redusert fleksibilitet, økt sårbarhet og høyere transportkostnader på grunn av at det legges opp til redusert tilgjengelighet for kjørende trafikk gjennom sentrum. Det pekes også på utfordringer med praktisk og trafikksikker varetransport i området ved Torget og Bryggen når tilgjengeligheten reduseres, samt spørsmål om tilgjengelighet for buss og taxi gjennom sentrum når Torget skal stenges. Bekymringene knyttes også til ovennevnte problemstilling med mangel på omkjøringsveier når Fløyfjellstunnelen må stenges. Fra de store næringslivsorganisasjonene kreves det utredning av trafikkplanens konsekvenser for næringstransport og logistikk i sentrum.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen er en overordnet strategiplan for framtidig trafikksystem og kjøremønster i sentrum. Målsettingen er å lede mest mulig gjennomkjøringstrafikk bort fra sentrumsgatene, slik at det frigjøres plass til prioriterte trafikantgrupper, herunder varelevering til bedrifter i sentrum. Analysene viser at planen gir mindre biltrafikk gjennom sentrum, og dermed bedre plass for blant annet varelevering. Dette forventes i prinsippet å gi bedre rammevilkår for varetransport i sentrum. Vi ser imidlertid at det kan være flere problemstillinger som må håndteres for at planen skal gi ønsket effekt og være til fordel for næringsvirksomheter i sentrum.

I flere innspill pekes det på utfordringer med praktisk og trafikksikker varelevering til næringsvirksomheter i området ved Torget. Det må her understrekes at Trafikkplan sentrum er en overordnet rammeplan for trafikksystemet, mens de konkrete trafikkløsningene på detaljnivå avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane, og etterfølgende gatebruksplaner i delområder i sentrum. Innspillene til de konkrete vareleveringsløsningene på begge sider av Torget mv. må håndteres i reguleringsprosessen for Bybanen som skal ivareta disse hensynene.

Når det gjelder bekymringen for «sammenbrudd» i vareleveringen og tilkomstmuligheter til næringsvirksomheter i sentrum når Fløyfjellstunnelen er stengt og det samtidig er lagt opp til å stenge over Torget, så understrekes det at trafikkplanen forutsetter at Torget skal kunne åpnes for trafikk ved behov når Fløyfjellstunnelen er stengt. Imidlertid vil trafikksituasjonen gjennom sentrum kunne bli svært problematisk i situasjoner med stengning av Fløyfjellstunnelen på dagtid med stor trafikkmengde – som i dag. Trafikkplan sentrum gir ingen vesentlig endring i denne situasjonen. Målet er likevel å utvikle en bedre beredskapsløsning, og dette legges det opp til gjennom planlegging av en utvidet Fløyfjellstunnel med mulighet til å dirigere toveis trafikk i hvert løp.

Mange av innspillene går på konsekvensene for næringstransport og logistikk på grunn av redusert tilgjengelighet for gjennomkjøring i sentrum. Til dette er det å si at trafikkplanen ikke legger opp til å avstenge deler av sentrum for biltrafikk. Alle bygater skal være tilgjengelig for varelevering og tilkomst, men kjøremønsteret fra hovedveinettet frem til eiendommene blir endret gjennom etablering av sonesystem og sentrumsringvei. For noen forbindelser innebærer dette lengre kjørelengde enn i dag, først og fremst de korte bilreisene som i dag er basert på gjennomkjøring over Torget.

Trafikkplanen har synliggjort hvor mye trafikk som berøres av å stenge Torget, og hvilke endringer i kjøretid dette gir (ca. 1.500 ÅDT får en reisetidsøkning på opp mot 5 minutter). Mye av denne trafikken er privat transport, bare deler er næringstransport/varelevering.

Det er forståelse for bekymringen om at endringene i kjøremønster kan gi redusert fleksibilitet og økte kostnader knyttet til varelevering når transportørene må tilpasse seg nytt kjøremønster. Her vil vi fremholde at ny, forlenget Fløyfjellstunnel vil få en bedre krysstilkobling i Sandviken som gir en *betydelig* mer effektiv forbindelse mellom Sandvikssiden og sentrum via hovedveisystemet.

I anbefalt trafikk-løsning (Alternativ 2), legges det opp til å holde Torget åpent for tidsbegrenset varelevering for næringer lokalisert på Torget. Fremkommeligheten for varetransporten i den indre bykjernen ellers forventes å bli vesentlig bedre enn i dag, ved at betydelig gjennomkjøringstrafikk flyttes ut fra sentrumsgatene. Detaljer knyttet til trafikk-løsningene må håndteres i videre planlegging.

Bergen kommune vil legge opp til tett dialog med næringslivet omkring ordninger for best mulig tilgjengelighet for varelevering i sentrum. Som del av denne vurderingen ligger blant annet avklaring av hvordan det skal tilrettelegges for taxinæringen i trafikksystemet. Taxi er en del av kollektivtrafikktilbudet, og vil i hovedsak kunne kjøre i busstraseene. Opplegget for kollektivtrafikken er under planlegging, blant annet i reguleringsplanarbeidet for bybanen.

Flere av de konkrete trafikk-løsningene i den indre bykjernen avklares som del av reguleringsplanen for Bybanen, men i områdene utenfor bybaneplanen er det aktuelt med gatebruksplaner for å fastlegge detaljerte trafikk-løsninger, skilting og arealbruk innenfor rammene av trafikkplanen.

Fagetaten er enig i at det kan være hensiktsmessig å utrede både de konsekvenser og de muligheter som trafikkplanen vil gi for næringstransport og logistikk. Kartlegging av fakta omkring vareleveringsmønster og trafikkmengder i sentrum kan gi nyttig informasjon om konsekvensene av trafikkplanen og aktuelle behov for løsninger/tiltak. Et opplegg for en slik undersøkelse er noe vi vil drøfte med Næringslivets organisasjoner i forbindelse med videre planlegging. Målet være å finne best mulig balanse mellom behov for tilgjengelighet og ivareta intensjonene om trafikkavlastning, samt at det utvikles gatebruks-løsninger som i størst mulig grad ivaretar næringslivets og andre trafikanter sine behov. Ellers gjennomfører Plan- og bygningsetaten nå et utredningsarbeid, blant annet i samarbeid med næringslivets organisasjoner, som blant annet skal vurdere dagens lokalisering av de viktigste godsaktørene og funksjonene sett opp mot behov for nye samlastingspunkt og nye prinsipper for varelevering i senterområdene.

3. Trafikk- og miljøbelastning i boligater på Dokken/Nøstet/Sandviken

Representanter for borettslag, velforeninger, skoler samt enkeltpersoner anerkjenner målet om å bedre forholdene for myke trafikanter i den indre bykjernen, men uttrykker bekymring for at planen medfører økt trafikk- og miljøbelastning i boligområder utenfor sentrumskjernen, eksempelvis Dokken, Nøstet og Sandviken. Det pekes blant annet på uønskede konsekvenser av stor trafikkmengde for bomiljø, trivsel og trafikksikkerhet, herunder skoleveier.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen anbefaler et sonesystem i sentrum og bruk av et sentrumsringveinett for å betjene sonene, slik at man begrenser gjennomkjøring i sentrum. I tillegg til redusert gjennomkjøringstrafikk i sentrum, er det et mål at omleggingen også skal bidra til endrede reisevaner, med mindre bilbruk og økt gange, sykkel og bruk av kollektivtrafikk.

For hovedveinettet over Dokken/Nøstet opprettholdes sentrumsringveifunksjonen (som har vært avgjørende for å fredeliggjøre store deler av sentrum som f.eks. Vaskerelven, Håkonsgaten og Nygårdsgaten), men dagens gjennomkjøringsmulighet fra Sandvikssiden via Jon Smørs gate fjernes ved at Torget stenges for personbiltransport. I sum er det beregnet omtrent uendret trafikkmengde. Trafikkplanen bidrar m.a.o. ikke til økt biltrafikk over Dokken/Nøstet. Trafikkmodell (Aimsun)-prognose for 2040 med Bybanen til Åsane og trafikkplan sentrum som bygger på sterke virkemidler for å redusere biltrafikken i sentrum, viser en trafikkmengde på ca. 18.000 ÅDT over Dokken, dvs. på nivå med dagens trafikkmengde. Samlet vurdert antas et trafikknivå i 2040 ned mot ca. 15.000 ÅDT å være et mulig scenario, forutsatt sterke bilrestriksjoner og lav trafikkskapning til/fra byutviklingsområdet på Dokken

Selv om det ikke forventes økt trafikkmengde langs Torborg Nedreaas' gate og Nøstegaten, vil nytt trafikksystem gi endret kjøremønster i hovedkryssene i Dokken-området. For å unngå at dette skaper trafikale problemer og risiko for redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken fra vest over Puddefjordsbroen, er det behov for å se på trafikktekniske tiltak som kan sikre akseptabel trafikkavvikling. I vurdering av aktuelle tiltak vil hensynet til gang- og sykkeløsninger og trafikksikkerhet for myke trafikanter bli tillagt stor vekt.

På Sandvikssiden er det forventet vesentlig trafikkavlastning, spesielt i indre del ved Øvregaten/Vetrlidsallmenningen samt Bryggen/Festningskaaien/Sjøgaten, men også noe redusert trafikk i Nye Sandviksvei. Sandviksveien fra Nye Sandviksvei og ned mot Sjøgaten, er imidlertid ventet å få noe trafikkøkning, men mindre enn i tidligere trafikkprognoser. I Ytre Sandviken blir det stor trafikkavlastning pga. ny Fløyfjellstunnel.

Selv om trafikkplanen ikke påvirker trafikkbildet vesentlig i de fleste boligområdene rundt sentrumskjernen, har vi forståelse for bekymringen for relativt store trafikkmengder på deler av sentrumsgatenettet, i første rekke over Dokken, Nøstet og i Sandviksveien. Innspillene fra representanter fra nærmiljø og beboere er derfor nyttige og relevante i denne forbindelse. Bergen kommune arbeider med to strategier for å avbøte ulempene med biltrafikk i sentrumsgatene:

- Systematisk tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivbruk for å påvirke reisevaner i retning av mindre bilbruk. Dette gjelder tilrettelegging av infrastruktur / trafikksystem, og tiltak i forbindelse med arealplanlegging, parkeringspolitikk osv. Dette er tiltaksområder som ligger utenfor rammene av trafikkplanen, men som er viktig for å nå overordnede mål om redusert biltrafikk i Bergen.
- Vurdere muligheter for en mest mulig miljøvennlig og trafikksikker avvikling av den trafikken som likevel vil komme i disse gatene. Her viseres det til relevante innspill fra beboere og velforeninger mv. om muligheter for tiltak, eksempelvis lavere fartsgrense, bedre krysningmuligheter for myke trafikanter, miljøgater med beplantning og møblering etc. Dette er planer og tiltak som ikke direkte inngår i Trafikkplan sentrum, men i parallelle reguleringsplaner og etterfølgende gatebruksplaner. Vi viser eksempelvis bl.a. til mobilitetsplan for Dokken, der det er synliggjort muligheter for transformasjon fra vei til gate og mer trafikksikker og miljøvennlig avvikling av trafikken.

Innspill og ideer knyttet til miljøgatetiltak etc. tas med inn i videre arbeid med konkrete reguleringsplaner og gatebruksplaner som følger etter trafikkplanen. Det er i disse planene man avklarer gateutforming og tiltak som kan bidra til mest mulig miljøvennlig og trafikksikker avvikling av trafikken i gatene.

4. Trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter

Veimyndighetene anbefaler enda sterkere vektlegging av nullvisjonen for antall drepte og hardt skadde i trafikken, og flere organisasjoner og enkeltpersoner påpeker problemstillinger med trafikksikkerheten i sentrumsgatene, særlig for myke trafikanter. I tillegg fremheves behovet for trygge sykkelveier gjennom sentrum, og noen påpeker at det ikke er nok å fjerne biltrafikken, det må også etableres fysiske anlegg for trygg sykling gjennom sentrum.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen sin tilnærming til problemstillingene om trafikksikkerhet er omtalt i kap. 2.8 i hovedrapporten. Her fokuseres det på at trafikkplanen er i tråd med overordnede mål om bedring av trafikksikkerheten for myke trafikanter ved å flytte trafikk fra sentrumsgater med høy ulykkesrisiko til et overordnet veinett med lavere ulykkesrisiko. Dette gir mindre konflikter mellom myke og harde trafikanter, og bedre plass til å etablere fysisk prioritering av gang- og sykkelakser.

Når det gjelder de konkrete løsningene for krysningssteder og etablering av sykkelveier og gangakser, vil disse bli fastlagt gjennom pågående reguleringsplan for Bybanen til Åsane som også inneholder plan for sammenhengene sykkelvei gjennom sentrum mot nord. Ut over dette vil konkrete gang- og sykkeløsninger bli fastlagt gjennom etterfølgende gatebruksplaner i delområder av sentrum.

I avveiningen mellom alternativ 1 (åpent Torget) og alternativ 2 (bilfritt Torget) er hensynet til sykkeltraséen over Torget betydelig vektlagt. Anbefalingen av alternativ 2 gjør at syklende i praksis får tilnærmet «egen sykkelvei» over Torget, kun blandet med tidsbegrenset varelevering og eventuelt noen få lokalbusser. I alternativ 1 vil syklende måtte dele veien med 4.000-6.000 kjøretøy i døgnet.

Trafikkplanens hovedgrep er i tråd med overordnede mål for trafikksikkerhet, og hensynet til trafikksikkerhet har vært avgjørende i valget mellom de to alternative prinsipløsningene for trafikksystem i sentrum (alternativ 1 vs. alternativ 2). Innspill på konkrete trafikksikkerhetstiltak og sykkelløsninger håndteres videre i reguleringsplanen for Bybane (inkl. sykkelvei mot nord) og i etterfølgende gatebruksplaner.

5. Tilgjengelighet til boliger og brukergrupper som er avhengige av bil

Det er kommet innspill fra blant annet beboere i sentrum som er urolig for redusert tilgjengelighet med bil i sentrum, og betydningen dette kan ha for det langsiktige målet om flere bosatte i sentrum. Det pekes blant annet på lange kjørelengder mellom sentrum og Sandviken, og kronglete kjørevei til/fra Vågsbunnen-området. Dette inkluderer innspill fra representanter som av ulike årsaker er avhengig av bil for forflytting i sentrumsområdet.

Fagetatens kommentarer:

Innledningsvis presiseres det at trafikkplanen *ikke* legger opp til å stenge deler av sentrum for biltrafikk. Alle bygater skal være tilgjengelig for tilkomst med bil, men kjøremønsteret fra hovedveinettet frem til eiendommene blir endret gjennom etablering av sonesystem og sentrumsringvei. For noen forbindelser innebærer dette lengre kjørelengde enn i dag, først og fremst de korte bilreisene som i dag passerer via Torget. Trafikkplanen har synliggjort hvor mye trafikk som berøres, og hvilke endringer i kjøretid dette gir (ca. 1.500 ÅDT får en reisetidsøkning på opp mot 5 minutter). For enkelte reiserelasjoner tett på stengningssnittet, kan det bli svært lang omkjøring og mer enn 5 minutters økning i reisetid, eksempelvis mellom Vågsbunnen og Sandviken. Dette rammer bl.a. enkeltpersoner som bor i Vågsbunnen og benytter parkeringsmuligheter i anlegg på Fjellsiden / i Sandviken.

Fagetaten har forståelse for de praktiske ulempene dette medfører for enkeltbeboere som får lang omkjøringsvei pga. at boligene og parkeringstilbudet ligger på hver side av stengningssnittet. De fleste av trafikantene som berøres av lengre omkjøringsveier får imidlertid bare en begrenset ulempe. Alle deler av sentrum vil fortsatt være tilgjengelig med bil som i dag, med noe lengre kjørelengde/reisetid enn i dag, men avgrenset opp mot ca. 5 minutter ekstra reisetid. Denne ulempen må sees som rimelig, sett i forhold til at tilgjengelighet med privatbil er lavest rangert av de prioriterte brukergruppene. Det er fremkommelighet for gange, sykkel, kollektivtrafikk og varetransport som skal prioriteres høyest i sentrum.

Det påpekes også at ny løsning for Fløyfjellstunnelene medfører bedre kobling til Sandvikssonen og dermed mindre ulemper med omkjøring via hovedveinettet utenom sentrum.

Fagetaten har vurdert det slik at ulempene med redusert biltilgjengelighet er begrenset i forhold til gevinstene for gange, sykkel, kollektivtrafikk og varetransport i sentrum.

6. Kollektivtrafikk

Fra kollektivmyndighetene (fylkeskommunen) understrekes betydningen av å legge til rette for effektive bussløsninger opp mot bybanenettet i sentrum og terminalpunktene. Ellers pekes det på bekymring rundt kollektivfremkommeligheten i delområder i sentrum, herunder Puddefjordsbroen, og bekymringer rundt den belastningen turbusstrafikken påfører Øvregaten og Vetrilidsallmenningen.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kollektivtrafikken, er å tilrettelegge for bybanelinje mot Åsane, samt avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og dermed gi bedre plass til busstrafikken i sentrumsgatene, herunder Christies gate og Småstrandgaten som blir helt avlastet for biltrafikk.

Bergen kommune støtter fylkeskommunens vurderinger rundt behovet for tilpassede trafikkløsninger i deler av sentrum, slik at busstrafikken får gode forbindelser til terminalpunktene og nødvendige vendemuligheter fra de ulike innfartene. Arbeidet med konkrete løsninger omkring disse problemstillingene vil bli videreført gjennom etatssamarbeidet i Miljøløftet, herunder reguleringsplanen for Bybanen samt etterfølgende gatebruksplaner og detaljplaner for avbøtende tiltak.

Når det gjelder det siste punktet, påpeker fylkeskommunen behovet for å trekke inn blant annet tiltak i Øvregaten for å avklare en tilpasset utforming i forhold til framtidig funksjonalitet for kollektivtrafikken. Dette vil bli tatt hensyn til i videre planlegging.

Tilsvarende vil problemstillinger knyttet til turbusstrafikkens tilgjengelighet bli håndtert i reguleringsplaner og gatebruksplaner som etterfølger trafikkplanen.

Trafikkplanen har som hovedmål å legge til rette for best mulige vilkår for kollektivtrafikken sentrum. Dette er fulgt opp gjennom hovedgrepet med å tilrettelegge for bybane mot nord, samt avlaste sentrum for biltrafikk slik at det blir bedre plass til prioriterte trafikantgrupper i sentrumsgatene. Bergen kommune vil følge opp med videre samarbeid med kollektivmyndighetene i Miljøløftet knyttet til utvikling av konkrete trafikkløsninger som styrker kollektivfremkommeligheten i parallelle reguleringer og gatebruksplaner. Øvregaten vil inngå som del av listen med avbøtende tiltak.

7. Kulturminner

Fra kulturmyndighetene fremheves behovet for å skjerme kulturminner og kulturmiljø for trafikkbelastning, i særlig grad i området ved Bryggen/Øvregaten/Dreggen/Festningen, men også i øvrige byrom og akser i sentrum. Det pekes også på betydningen av at utforming av gater og byrom må gjøres «på en bymessig måte som ivaretar kvaliteter i området for å sikre stedlige ressurser, gode gangakser, universell utforming, vakre byrom og gode gatesnitt».

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kulturminner og kulturmiljø i sentrum, er å avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og tilrettelegge mest mulig for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Planforslaget innebærer en tilnærmet bilfri indre bykjerne rundt Torget/Bryggen, herunder bilfritt over Bryggen og trafikkavlastning av Øvregaten fra dagens ca. 4.000 ÅDT til under 1.000 ÅDT.

Når det gjelder problemstillinger for kulturminne og kulturmiljø knyttet til bybanetraséen gjennom sentrum, vises det til reguleringsplanarbeidet for Bybanen. Hovedgrepet i trafikkplanen er å avlaste den indre bykjernen for biltrafikk, herunder gatemiljø som ligger tett på viktige kulturminner. Analysene viser at planen oppnår dette. Innspillene knyttet til bymessig utforming av gater og byrom vil bli hensyntatt i videre detaljplanlegging av avbøtende tiltak, reguleringsplanen for Bybanen og etterfølgende gatebruksplaner.

8. Bybanetrase gjennom sentrum

En rekke av innspillene til trafikkplanen går direkte på tekniske løsninger og trasevalg i planleggingen av bybanetraséen til Åsane.

Fagetatens kommentarer:

Når det gjelder innspill til trasé og løsninger for Bybanen til Åsane, må innspill og synspunkter rettes inn mot reguleringsarbeidet for Bybanen.

Trafikkplan sentrum er en overordnet temaplan og setter rammer for framtidig trafikksystem med bybane til Åsane inkl. forlengnet Fløyfjellstunnel, uavhengig av konkret løsning for bybanetraséen gjennom sentrum. Planen vil uansett traséløsning legge opp til et sonesystem med sentrumsringvei og avlastning av indre bykjerne for gjennomkjøringstrafikk.