



Trafikkplan sentrum. Sammendrag av merknadene med fagetatens kommentarer.

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. Her presenteres oppsummeringer av merknadene med fagetatens kommentarer.

Innkomne merknader fra:

1. Bergen Brannvesen
2. Byarkitekten
3. Byantikvaren
4. Bymiljøetaten
5. Vidar Sætre
6. Statens vegvesen
7. Vill Plan AS
8. NHO Logistikk og transport, avd. Vestlandet
9. Magic Norway
10. Bergen Næringsråd
11. Logistikkforeningen Vestland
12. Dokken borettslag, Bredalsgården AS, Sydnes og Nøstet velforening
13. Hilde Kello-Gardner
14. Sydneshalvøyen SV
15. Arne Risa
16. Kroken ve og vel
17. Syklistforeningen Bergen og omegn
18. Joar Grindheim og Herdis Brunborg
19. Rune Tangen
20. FAU Krohnengen
21. Vestnorsk Transportarbeiderforening
22. Norges Lastebileier-Forbund, avd. Hordaland, Bergen Lastebileierforening
23. Advokatfirmaet Landsvik & Larsen AS
24. Lille Øvregaten vel
25. Foreningen Bergen Sentrum 2050
26. Statsforvaltaren i Vestland
27. Marlin Johannessen
28. Hallstein Aadland
29. Vestland Fylkeskommune
30. Bryggen Husflid AS
31. Frode Røynesdal
32. Bergen Havn
33. Stiftelsen Bryggen
34. Vest Politidistrikt

35. NAF avd. Bergen og Omegn
36. Sølvi Ljostveit
37. Birgit Haugen Pihl
38. Norges Taxiforbund avd. Hordaland
39. Torhild Lie-Larsen
40. Trond Steinum
41. 07000 Bergen Taxi/07000 Mobility
42. Arne M Rebnord
43. Falske Rekers Aksjeselskap, v. Adrian Talleraas
44. Morten Gjellestad
45. Finn Arnesen
46. Sigrund Karin Kristiansen
47. Åse Marie Tinjar Solheim
48. Bane NOR SF
49. LUKS, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter

Sammendrag av merknadene med kommentarer:

1. Bergen brannvesen – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-72)

Brannvesenet er i utgangspunktet positiv til trafikkplan for sentrum. Vil imidlertid presisere:

- Forutsetter at trafikkplanen tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til de ulike bygningene, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Trekker frem bl.a. Bryggen.
- Brannvesenet ønsker å bli orientert i god tid hvis de planlegges at veier stenges eller endringer av kjøremønster, samt komme med innspill ved behov.
- Henviser også til Bergen brannvesen sin veileder «*Tilrettelegging for innsats for redning- og slokkemannskaper*», for tekniske spesifikasjoner vedrørende tilrettelegging.

Fagetatens kommentarer:

Tas til etterretning. Utgangspunktet er at brannvesenet skal ha god tilgjengelighet alle steder ved brann/utrykning. Brannvesenet er en viktig samarbeidspart, og vil bli involvert i videre planlegging.

2. Bergen sentrum AS – datert 12.09.2022 (PLAN-2022/23126-69)

Generelt slutter Bergen Sentrum AS opp om følgende hovedpunkter som Bergen

Næringsråd har i sin høringsuttalelse, men med tillegg:

- Forslaget gjør et sårbart veisystem mer sårbart.
- Krever konsekvensutredning av virkningen for næringslivet.
- Støtter alternativ 1 med Torget åpen for trafikk. Bergen Sentrum AS mener i tillegg at Bryggen også i fremtiden bør være åpen for begrenset lavhastighet biltrafikk.
- Kritisk til løsningen med å la køen stå ved hendelser i Fløyfjellstunnelen.
- Kritisk til et forslag uten at en helhetlig logistikkplan ligger til grunn.
- Kritisk til prosess – lite medvirkning før endelige forslag.
- Løsningen for bybane og vei over Torget virker unødig arealkrevende og trafikkfarlig. Bergen Sentrum AS har ikke tatt stilling til trasévalg for Bybanen mot nord. Vi foreslår uavhengig av trasévalg at torgflaten utvides med ca. 15 m for å gi god plass til alle funksjoner, ikke minst bedre rammebetingelser for torgsalg.

- Anbefaler at buss og taxi kan kjøre i bybanetrase forbi Bryggen. Bergen Sentrum AS anbefaler som nevnt i tillegg at det i begrenset grad også kan gå annen biltrafikk over Bryggen og Torget, bl.a. for å muliggjøre at Vetrilidsallmenningen og Øvregaten skal kunne spares for mest mulig trafikk, herunder rutebusser, turistbusser og lastebiler.

Viser også til fagnotat om Fløygarasjen.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum er en overordnet strategiplan for framtidig trafikksystem og anbefalt trafikkløsning vil være fundamentet når det skal utvikles nye løsninger for gatebruken i sentrum i årene som kommer. Kritikken mot planprosessen tas til etterretning. Vurderingen har vært at på dette plannivået har prosjektorganisasjonen har tilstrekkelig kunnskap til å kunne anbefale de overordnede rammene for trafikksystemet.

Videre planarbeid blir å utvikle detaljerte Miljø- og gatebruksplaner for sentrum. I den forbindelse vil vi i forbindelse med videre planlegging invitere til dialog med blant annet næringslivets organisasjoner for å få frem faktagrunnlag og vurdere muligheter for tilpasninger og tiltak, samt se på konsekvensene av tiltakene. Forøvrig er hovedgrepet i trafikkplanen å flytte vekk personbiltrafikk fra sentrumsgatene for nettopp gi mer plass til prioriterte trafikantgrupper (fotgjengere, sykkel, kollektiv og næringstransport). Det blir også et vindu som gir mulighet for tidsbegrenset åpning av Torget for nødvendig varelevering. I tillegg vil tilgjengeligheten til adkomster/eiendommer innenfor planområdet opprettholdes i store trekk som i dag.

Trafikkplan sentrum er basert på ny og utbedret Fløyfjellstunnel, som vil bidra til redusert sårbarhet i transportnett. 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. Dette vil resultere i full trafikkstans i sentrumsgatene, og vil hindre fremkommeligheten for buss- og annen nyttetraffikk. Når Bybanen er på plass over Torget/Bryggen, vil vi derfor 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.

Det pekes 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 trasevalg og konkrete trafikkløsningen på detaljnivå avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Innspillene til de konkrete

vareleveringsløsningene på Bryggen/Torget og tilstøtende gater mv. må håndteres i reguleringsprosessen for Bybanen, som skal ivareta disse hensynene.

Det er forståelse for bekymringen om at endringene i kjøremønster kan gi redusert fleksibilitet og økte kostnader knyttet til varelevering nå 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.

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.

Arbeidet med reguleringsplanen for Fløygarasjen ble i sin tid utsatt i påvente av avklaringer i bybaneprojektet og traseavklaringer for Bymiljøtunnelen. Det er uvisst om arbeidet med Fløygarasjen vil bli videreført.

Viser også til samlekommentarene i fagnotatet.

3. Byarkitekten – datert 12.09.2022 (PLAN-2022/23126-68)

Alternativ 2 virker som det beste alternativet når det gjelder å skape en god gåby og sikre byromskvaliteter, og vil i tråd med fagetaten anbefale denne.

Tydelige ambisjoner for byromskvaliteter:

- Viktig at planen legger inn tydelige ambisjoner for neste nivå hvor man skal utforme de fysiske løsningene.
- Formulere tydelige ambisjoner til utforming av de fysiske løsningene.
- Utforming må gjøres på en bymessig måte som ivaretar kvaliteter i området, mtp. stedlige ressurser, gangakser, universell utforming, byrom og gatesnitt må vektas høyt i møte med vegnormalens krav.

Områder med spesielt fokus:

- Veiene merket med turkis og forbeholdt buss, taxi, begrenset varelevering/kjøring til eiendommer. Er noen av de viktigste byrommene i Bergen og ligger i «den grønne akse», som er en viktig del av 1916-planens karaktergivende utforming, fra Jernbanestasjonene til teateret. Fokus på utforming og valg av trafikksystem.
- Byrommet foran Jernbanestasjonen. Særlig viktig byrom som i dag er preget av trafikk med et «utdatert» og en «gammeldags» byomforming. Med styrket fremtidsrettet fokus på tog og bane bør området ses på som et helhetlig byrom med tanke på kryssinger og å skape et velkomment helhetlig bygulv. Det bør vurderes å gjennomføre en konkurranse for helhetlig utforming av området.
- Kode har store planer og ambisjoner for utvikling av museet, det anbefales at veiplanen samkjøres i forhold til dette. Byrommene mellom Kode museum og Lille Lungegårdsvann bør ikke introduseres som lokalgate.

Fagetatens kommentarer:

Innspillene tas til etterretning. Innspill og ideer knyttet til miljøgatetiltak etc. tas med inn i videre arbeid med konkrete reguleringsplaner og gatebruksplaner som følger etter temaplanen. Byarkitekten er en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

I videre planlegging legges premisser for den videre oppgradering av felles omgivelser og offentlige uterom i sentrum. Det bør innledningsvis lages retningslinjer for utforming og møblering av gategulv og byrom. Det bør defineres områder der det kun skal brukes natursteinsbelegg, og materialbruken og materialkombinasjoner på gater og plasser skal knyttes opp mot områdets karakter og historie, estetiske forhold, gatebruk, og vedlikehold.

Utvikling og opprustning av gatene skal bidra til å tydeliggjøre sentrum som en historisk unik del av Bergen by. Det er viktig at materialvalg og utforming bidrar til å tydeliggjøre arkitektoniske og byplanmessige kvaliteter i sentrum.

Byarkitekten er en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

4. Byantikvaren – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-67)

Støtter opp under anbefalingen i planen om alternativ 2 «Bilfritt Torget», mht. at det er den beste løsningen for kulturmiljøet.

- Anmoder om at *Verdensarvstedet Bryggen: Forvaltningsplan 2021-2025* som ble vedtatt av Bystyret i februar 2022 også blir lagt til grunn for arbeidet.
- Sikre at tilkomst for varelevering blir ivaretatt på en slik måte at funksjonsnivået opprettholdes, samt at kulturmiljøet med gater, plasser, og bygninger med ulik verneverdi ikke blir negativt påvirket.
- Opplyser om at det nettopp er startet opp et arbeid med en buffersone for verdensarvstedet Bryggen. Trafikkbildet vil være et av momentene det skal jobbes med og dette arbeidet kan påvirke en fremtidig trafikkplan.
- Sykkel er ikke tatt med i planen og det er et uttalt mål om en økt sykkelandel i Bergen kommune. Erfaringsmessig er dette arealkrevende anlegg som må ses i sammenheng med både biltrafikk, busser og Bybanen. Som annen trafikk kan sykkel virke som en barriere i sentrale byrom. Vi registrerer også at det i stadig større grad er ønske om andre dekker enn brostein i disse kjørefeltene og vi mener derfor at sykkel burde vært en integrert del av Trafikkplan sentrum. Byantikvaren mener derfor at det er uheldig at ikke all trafikk blir sett i sammenheng.

Fagetatens kommentarer:

Viser til pkt. 7. i samlekomentarene over. Konkrete løsninger for sykkeltilrettelegging i sentrum følges opp reguleringsplanen for Bybanen og øvrig videre planlegging. Forvaltningsplanen for Bryggen er et viktig grunnlag i planleggingen.

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kulturminner og kulturmiljø i sentrum, er å avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og tilrettelegge nest 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 planforslaget 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.

Byantikvaren er en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

5. Bymiljøetaten – datert 02.09.2022 (PLAN-2022/23126-66)

Slutter seg til det anbefalte alternativ 2, ut fra hensynet til brukskvalitetene i sentrale byrom, hensynet til myke trafikanter og bymiljøet i øvregaten.

- Bymiljøetaten vil være kontaktpunkt for publikum mht. trafikksystemet som planen legger opp til. Etaten er derfor svært opptatt av hvordan intensjonene blir materialisert i anlegg og skilting.
- **Alternativene:**
 - I Alternativ 1 vil være en lite attraktiv løsning for sykkel.
 - Alternativ 2, med kun nytte- og kollektivkjøretøy over Torget, gir en mye fredeligere løsning for både tilkomst til holdeplassene, sykkeltrafikk, og opplevelse av sammenhengende byrom.
- Det er likevel trafikale utfordringer som ennå ikke har fått fullgode svar, og som må drøftes videre.
- Trafikkplanen søker å løse det gjennomgående hovedsystemet. BME anbefaler at lokale sammenhenger som blir berørt av hovedstrukturen, slik som uløste lenker i det lokale sykkelnettet mellom sonene i sentrum, får oppmerksomhet i dette arbeidet. BME støtter anbefalingen om å følge opp dette arbeidet med en samlet miljø- og gatebruks plan for sentrum, som vil kunne legge til rette for bruk av gater, plasser og torg, og ha langsiktige føringer for den videre utviklingen av byrommene.

Fagetatens kommentarer:

Kommentarene tas til etterretning. Bymiljøetaten vil være en av hovedaktørene når sentrums gater og plasser skal planlegges/utformes og utvikles videre.

6. Vidar Sætre (Revidert – endelig utg.) – datert 19.09.2022 (PLAN-2022/23126-65)

Støtter fagetaten i at alternativ 2 er mer egnet enn alternativ 1. Mener at trafikkbelastningen i boligområdet Nye Sandviksvei, Sandviksveien og Dokken/Torborg Nedreaas gate til å være for stor i alternativ 2. Lanserer derfor et omfattende privat forslag til en alternativ trafikkplan for Bergen sentrum. Forslaget omfatter blant annet:

- Anlegge en indre sentrumsring som unngår en dyr «bymiljøtunnel» mellom Dokken og Bontelabo/Indre Sandviken.
- Bro som krysser Vågen mellom Søndre Tollbodkai og Festningskaien/Skoltegrunnskaien.
- Anlegge tunnel mellom Tollbodkaien og Nøstet/Dokken.
- Direkte adkomst til Klostergarasjen via tunnelen, dette vil korte ned avstanden mellom indre Sandviken og garasjen.
- Legge traseen for bybanen i dagen i Nye Sandviksveien.

Fagetatens kommentar:

Innspillet er omfattende, og det vi oppfatter som hovedinnholdet kommenteres her.

Trafikkplan sentrum er basert på ny og utbedret Fløyfjellstunnel, som vil bidra til mindre trafikk i sentrum og redusert sårbarhet i transportnettet. «Ny» Fløyfjellstunnel vil ha tilnærmet samme funksjon som Bymiljøtunnelen var tiltenkt, og Bymiljøtunnelen er dermed overflødig.

Bro over Vågen er vurdert tidligere, blant annet i flere av bybaneutredningene, og er av forskjellige årsaker forkastet. Tunnel mellom Nordnes øst og Nøstet («Nordnestunnelen»), inkludert kobling til Klostergarasjen, er tidligere vurdert og det foreligger både reguleringsplan og ulike skisseløsninger. En variant av Nordnestunnelen er under vurdering i arbeidet Kommunedelplan for kollektivsystemet mot vest/Bybanens byggetrinn 6.

Trafikkplan sentrum bidrar ikke til økt biltrafikk over Dokken/Nøstet. Sandviksveien fra Nye Sandviksvei ned mot Sjøgaten vil få noe trafikkøkning, men mindre enn i tidligere trafikkprognoser. Det skal jobbes videre med tiltak for å begrense ulempene i boliggate.

Når det gjelder trasé og løsninger for Bybanen til Åsane, må innspill og synspunkter rettes inn mot reguleringsarbeidet for Bybanen. Nye Sandviksveien er tidligere vurdert til å være uegnet som bybanetrase, blant annet av trafikale og trafikktekniske årsaker.

7. Statens vegvesen – datert 09.09.2022 (PLAN-2022/23126-64)

Statens vegvesen ser på trafikkplan sentrum som et av flere virkemidler på veien mot nullvekstmålet. Vi støtter forslaget til trafikksystem i sentrale deler av Bergen og prinsippet om et sonesystem og en indre sentrumsring som det er anbefalt fra fagetaten og byråden. Statens vegvesen har følgende hovedmerknader til trafikkplan sentrum:

- Omlegging av vegsystemet og struping av trafikken gjennom sentrum forutsetter at en forlenget og utvidet Fløyfjellstunnel er ferdigstilt (muliggjør 2-veistrafikk i et løp).
- Anleggsstart for bybanen og annen anleggsgjennomføring som påvirker trafikkavvikling på overordnet vegnett må avvende en forlenget og utvidet Fløyfjellstunnel.
- Det må arbeides videre med beredskapsløsninger for håndtering av uforutsette hendelser i Fløyfjellstunnelen i nåværende situasjon, i anleggsperioden for Fløyfjellstunnelen og i permanent etter situasjon.
- **Nullvekstmålet**
 - Fremhever betydningen av en utvidet og forlenget Fløyfjellstunnel i et nytt trafikksystem.
 - Støtter vurderingen knyttet til utfordring med å oppnå nullvekstmålet, og at trafikkplanen derav må suppleres en virkemiddelpakke for å oppnå dette. I tillegg vurderes det dithen at forbedring i kollektivtilbud, satsning på infrastruktur for gående og syklende, restriktiv parkeringspolitikk og trafikantbetaling vil være nødvendig.

- **Trafikksikkerhet**
 - Overflytting av trafikstrømmer i sentrum til hovedvegssystemet er positivt for trafikksikkerheten.
 - Visjonen om 0 hardt skadde eller drepte må komme tydeligere frem i planen.
 - Trafikksystemet vil gi negative effekter for enkelte gater som får økt trafikk. Avbøtende tiltak må vurderes i den enkelte gate. Spesielt opptatt av gående på skoleveg.
- **Sårbarhet og beredskap – E39 Fløyfjellstunnelen**
 - Understreker at tiltakene i trafikkplanen er avhengig av hverandre og må gjennomføres i rett rekkefølge, jfr viktigheten av Fløyfjellstunnelen som beredskapsløsning.
 - En utvidet Fløyfjellstunnel med mulighet for toveistrafikk er en forutsetning for trafikkavvikling ved planlagte hendelser, og ved stenging av sentrum for oppstart av anleggsarbeid for bybanen.
 - En utvidet Fløyfjellstunnel vil gi mulighet til toveistrafikk i et løp ved planlagte stenginger eller uforutsette langvarige stenginger som kun berører et av løpene. Det vil ikke være hensiktsmessig å legge om til toveistrafikk i et løp ved kortvarige uforutsette hendelser.
- **Anleggsgjennomføring**
 - Samkjøre anleggsgjennomføring i Fløyfjellstunnel med anleggsgjennomføring av bybanen og andre tiltak som påvirker trafikkavvikling.
 - Faseplaner for planlagte aktiviteter og beredskapsplaner for å håndtere uforutsette hendelser med trafikale konsekvenser på overordnet vegnett må være på plass før tiltak igangsettes.
- **Ansvar og finansiering**
 - Ved videre detaljering av tiltakene i planen må de ulike veieiere sitt ansvar for gjennomføring og finansiering avklares.
- **Behov for trafikale, avbøtende tiltak**
 - Planen viser en liste over seks punkter med mindre tiltak som kan ha god effekt for å styre trafikken på en bedre måte. Statens vegvesen ser at dette er nødvendige tiltak og vil anbefale at de iverksettes fortløpende.

Fagetatens kommentarer:

Det vil være utfordringer med å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken samt ambisjonene om vesentlig reduksjon i biltrafikken. Målet krever sterke virkemidler og tiltak i hele regionen, og trafikkplanens bidrag til dette er ved å foreslå tiltak som forbedrer vilkårene for kollektivtransport, sykkel og gange i og rundt Bergen sentrum.

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

Når det gjelder koordinering av anleggsfasene for byggingen av Fløyfjellstunnelen og bybanen gjennom sentrum og beredskapsmessige problemstillinger i den forbindelse, er dette noe som avklares i andre prosjekter, 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 transportnettet. 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 Bybaneprosjektet / forlengt Fløyfjellstunnel.

Som kjent planlegges det nå en løsning for Fløyfjellstunnelen som innebærer at tunnelene kan toveisreguleres ved hendelser i et av løpene, en tunnellsøsning som ivaretar beredskapen i alle situasjoner med planlagte stengninger. Planlagte stengninger 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.

Statens vegvesen en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

8. Grieghallen Utbygging v. Vill Plan – datert 09.09.2022 (PLAN-2022/23126-63)

- For Grieghallen Utbygging er det viktig at Trafikkplan sentrum i fremtidige detaljplaner for gatebruk og trafikksystem tar hensyn til og opprettholder god tilgjengelighet mellom Grieghallen og hovedveinettet med store kjøretøy som i dag.
- Grieghallen og Griegkvartalet må ha tilkomst for varelevering og store biler fra henholdsvis Strømgaten og Nygårdsgaten også i fremtiden.

Fagetatens kommentarer:

Tilgjengelighet til adkomster/eiendommer innenfor planområdet opprettholdes i store trekk som i dag, eventuelt med mindre endringer.

9. NHO Logistikk og transport Avd. Vestlandet – datert 09.09.2022 (PLAN-2022/23126-62)

Kan ikke stå bak forslaget til trafikkplan slik det foreligger nå uten at det gjøres en konsekvensutredning som analyserer dagens varestrømmer til/fra og gjennom det berørte området. Hvordan evt. alternativer vurderes og konsekvensene av disse.

- Mangel på konsekvensutredning. Kritisk til faktagrunnlaget og hva dette betyr for byens godstransport og vareleveranser.
- Mangel på eller ingen plass til å gjøre lasting/lossing samt forbikjøring av andre nyttekjøretøy, busser og utrykningskjøretøy. Spesielt Torget slik det er tenkt har en uakseptabel utforming. Figur 9 i hovedrapporten illustrer mangel på ivaretagelse av godstransport.
- Uakseptable løsninger hva angår sikkerhet.
 - Torget. Kaos når fotgjengere skal krysse sykkelbane og veibane for å komme til fortau.
 - Krysset Strandgaten/Torgalmenningen usikkert når all trafikk og fotgjengere skal krysse bybane, og kjørevei for sykkel og bil.
 - Ingen omkjøringsvei ved stenging av Fløyfjellstunnelen. Det må settes rekkefølgekrav slik at sikkerhet og fremkommelighet i nød/krise situasjoner gjøres tilgjengelig før andre innskrenkninger eventuelt iverksettes.
- All dokumentasjon som er fremlagt som beslutningsgrunnlag har vært fokusert rundt gående, syklende og kollektivtransport samt problematikken rundt Bryggen, som i våre øyne er små i forhold til de konsekvenser det får for logistikken i Bergen sentrum ved å legge bybanen fra Kaigaten via Torget.

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.

Når det gjelder utfordringer med praktisk og trafikksikker varelevering til næringsvirksomheter i området ved Torget, vil de konkrete trafikkløsningene på detaljnivå måtte avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane, og etterfølgende gatebruksplaner i delområder i sentrum.

Det planlegges nå en løsning for Fløyfjellstunnelen som innebærer at tunnelene kan toveisreguleres ved hendelser i et av løpene, og en slik tunnellosering 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 nattestengninger 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. Torget skal likevel kunne åpnes for trafikk når Fløyfjellstunnelen er stengt og forholdene tilsier det. De er også tenkt at tilgjengeligheten til adkomster/eiendommer innenfor planområdet skal i store trekk skal opprettholdes som i dag.

Videre planarbeid blir å utvikle detaljerte miljø- og gatebruksplaner for sentrum. I den forbindelse vil det bli invitert til dialog med blant annet næringslivets organisasjoner for å få frem faktagrunnlag og vurdere muligheter for tilpasninger og tiltak, samt se på konsekvensene av planer/tiltak. Ellers er hovedgrepet i trafikkplanen å flytte vekk personbiltrafikk fra sentrumsgatene og gi mer plass til prioriterte trafikantgrupper (fotgjengere, sykkel, kollektiv og næringstransport). Det bli også et vindu som gir mulighet for tidsbegrenset åpning av Torget for nødvendig varelevering.

Det er forståelse for bekymringen om at endringene i kjøremønster kan gi redusert fleksibilitet og økte kostnader knyttet til varelevering nå 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.

10. Bergen Næringsråd – datert 09.09.2022 (PLAN-2022/23126-61)

Bergen Næringsråd stiller seg i utgangspunktet positiv til utarbeidelse av en trafikkplan. Legger til grunn at planen ikke kan eller bør realiseres før bybanen er operativ og forlenget Fløyfjellstunnelen er åpen for trafikk. Hovedpunkter fra høringsuttalelsen:

- Forslaget gjør et sårbart veisystem mer sårbart
- Krever konsekvensutredning av virkning for næringslivet
- Støtter alternativ 1 med torget åpen for trafikk
- Kritisk til løsning med å la køen stå ved hendelser i Fløyfjellstunnelen
- Kritisk til et forslag uten at en helhetlig logistikkplan ligger til grunn
- Kritisk til prosess – lite med virkning før endelig forslag
- Løsning for bybane og vei over Torget virker unødig arealkrevende og trafikkfarlig
- Anbefaler at buss og taxi kan kjøre i bybanetrase forbi Bryggen

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.

Kritikken mot planprosessen tas til etterretning. Vi har vurdert det slik at på dette nivået i planleggingen har prosjektorganisasjonen hatt et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å kunne anbefale de overordnede rammene for trafikksystemet i det sentrale byområdet.

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 vil 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.

Trafikkplan sentrum bygger 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 tunneløpene 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 tunnelsikkerhetskrav
- 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.

Planlagt løsning for Fløyfjellstunnelen 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 nattetengninger 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. Torget skal likevel kunne åpnes for trafikk når Fløyfjellstunnelen er stengt og forholdene tilsier det.

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 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.

Taxi er kollektivtrafikk, og vil i hovedsak kunne kjøre i busstraseene. Opplegget for kollektivtrafikken er under planlegging, blant annet i reguleringsplanarbeidet for bybanen.

Bergen Næringsråd er en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

11. Logistikkforeningen Vestland – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-60)

Oppsummerende innspill til Trafikkplan sentrum:

- Trafikkplanen har ikke i tilstrekkelig grad vurdert og beskrevet næringstransportens kår i et fremtidig trafikkbilde i det anbefalte alternativ 2 «Stengt Torget».
- Stiller oss tvilende til planens intensjoner om bilfritt sentrum, all den tid «varetransport» skal slippe gjennom, uten at det er definert hva «varetransport» omfatter og at det er omtalt alternativer for organisering av dette.
- Vi savner også tall for ÅDT over Torget i et alternativ 2 hvor Torget «i prinsippet» er stengt for biler.
- Økte transportkostnader synes å være uunngåelig for all næringstrafikk i Bergen sentrum i et alternativ 2. Det vil igjen svekke sentrums konkurransevne for handels- og i særdeleshet håndverksbedrifter. Det er umulig å si om denne ulempen oppveies av fordelen med et «bilfritt» sentrum.
- Vi oppfordrer Bergen kommune til å invitere Logistikkforeningen og næringsdrivende i området til et forpliktende samarbeid i det påfølgende arbeidet med reguleringsplan.
- Vil anbefale igangsettelse av planarbeid for en avlastningstunnel for Grimesvingene. Dagens veisystem tilfredsstillende ikke dagens krav til veistandard, sikkerhet eller

varetransportens krav til fremkommelighet, og at det særlig i en anleggsfase, men også på lang sikt, vil være en reell avlastningsvei ved fremtidige stenginger av E39 gjennom Bergen. Vi er klar over at dette er en fylkesvei (587), men det er Bergen kommune som er reguleringsansvarlig.

Fagetatens kommentarer:

Kritikken mot planprosessen tas til etterretning. Vurderingen har vært at på dette nivået i planleggingen har prosjektorganisasjonen hatt et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å kunne anbefale de overordnede rammene for trafikksystemet i det sentrale byområdet.

Tilgjengeligheten i aksene Øvregaten – Torget – Strandkaia vil være forbeholdt kollektivtrafikk og varelevering/tilkomst til eiendommer. Adkomstrafikk til virksomhetene på fasadesiden av Torget er forutsatt å kjøre via Strandkaia. Varelevering/adkomst til Bryggesiden ellers skal komme fra nord/Sandviken. Kun kollektivtrafikk skal kjøre over Torget fra Bryggesiden mot sør. Med redusert buss-trafikk og varelevering til fasadene langs Torget i et avgrenset tidsrom, forventes det svært lave trafikkmengder over Torget. Detaljer i trafikksystemet avklares i reguleringsplanen for Bybaneprosjektet.

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. Videre planarbeid blir å utvikle detaljerte gatebruksplaner for sentrum. I den forbindelse vil vi invitere til dialog med blant annet næringslivets organisasjoner for å få frem faktagrunnlag og vurdere muligheter for tilpasninger og tiltak, samt se på konsekvensene av tiltakene.

Trafikkplan sentrum bygger på en forlengelse av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg og forbedret krysstilkobling i Sandviken. 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.

12. MAGIC NORWAY – datert 06.09.2022 (Saksdokument: PLAN-2022/23126-55)

Alternativ 1 – åpent Torget, har tilsynelatende færre negative konsekvenser enn alternativ 2. Har følgende uttalelser til planen:

- Trafikkplan sentrum må ikke innføres før det er avklart hvor bybanen til Åsane skal gå, og hvilke konsekvenser anleggsperioden får for de næringsdrivende i byen. Evt. ikke før bybanen er i drift og/eller alternative kjøremønstre er etablert.
- Konsekvensen for næringslivet i sentrum må utredes før gater/veinettet i sentrum innsnevres.
- Har erfaring fra stengt over Torget og delvis stengt Bryggen. Tilgjengelighet med begrensninger eller som gjør det umulig å komme frem, spesielt over Torget vil være skadelig for næringslivet i Vågsbunnen.
- Som regionsentrum må tilgjengeligheten være god for tilreisende. Ikke for høye kostnader for innkjøring og parkering i sentrum.
- Som handelssentrum for hele regionen må samtlige eiendommer ha god tilgjengelighet.
 - Eiendommer med publikumsrettet næring må sikres adgang for transport hele døgnet.
 - Romslig tidsrom for varelevering. Fra morgen til ettermiddag.
 - Internleveranse, døgnkontinuerlig.

Fagetatens kommentar:

Trafikkplanen er en overordnet strategiplan for framtidig trafikksystem og kjøremønstre 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 og adkomstrafikk. Dette forventes i prinsippet å gi bedre rammevilkår for nødvendig adkomstrafikk 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.

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. Det presiseres 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.

Når det gjelder trasé og løsninger for Bybanen til Åsane, må innspill og synspunkter rettes inn mot reguleringsarbeidet for Bybanen. Trafikkomlegginger og trafikale tiltak i byggefasen for Bybanen til Åsane, vil bli avklart i bybaneprojektet gjennom utarbeiding av faseplaner i ulike byggetrinn. Anleggsarbeidene forventes å føre til omfattende trafikkomlegginger og store begrensninger for ordinær personbiltrafikk. Ved begrensninger i gjennomkjøringsmuligheter er det naturlig å prioritere beredskap og kollektivtransport, i tillegg til fotgjengere, syklistene og varelevering.

**13. Dokken borettslag, Bredalsgården AS, Sydnes og Nøstet velforening – datert 01.09.2022
(PLAN-2022/23126-54)**

Stiller positiv til prioriteringen av gange, sykkel og kollektivtrafikk i sentrumskjernen. Stiller seg kritisk til at tilstøtende områder til sentrumskjernen, slik som Møhlenpris, Dokken og Nøstet ikke er omfattet av en tilsvarende prioritering.

Har følgende uttalelser til planen:

- Tilstøtende områder til sentrum må også regnes som sentrum.
- Maksimalt tillatt hastighet i sentrum må settes til 30 km/t, og "sentrum" må inkludere bydeler som Møhlenpris, Dokken og Nøstet. Dette gjelder både med hensyn til støy, trygghet og framkommelighet for barnefamilier og eldre, dette er vår skolevei.
- Bekymret for at framkommelighet for kollektivtrafikk fra Puddefjordsbroen og Nygårdstunnelen gir løsninger hvor annen trafikk så fort som mulig skal bort fra busstoppene, med økt gjennomstrømning ned Bredalsmarken mot Klostergarasjen og mulig økt hastighet som virkemiddel.
- Ber om tiltak for å synliggjøre at dette er et boligområde, ved å etablere grønne vekster og benker langs veien.
- Det må prioriteres å få på plass gang- og sykkelfelt fra Møhlenpris til Nøstet, primært ved smalere veibane, sekundært smalere fortau på én side for tilsvarende å øke på andre.
- Paradoksalt nok må "nye Dokken" hensynta støysonen hovedveien utgjør og kan ikke bygge nytt for nærme den. Vi har levd med støy og forurensning i påvente av at alt skal bli bedre når miljøgaten etableres.
- Når miljøgate med et pennestrøk blir til ringvei, blir det viktig for oss å vise at dette ikke kan holde fram og vi krever at trafikkplanen oppdateres med tall fra støymålinger fra Bredalsmarken, O.J. Brochs gate, Torborg Nedreaas' gate og Nøstegaten som minimum for kartlegging rundt lovlig og støyskjermene tiltak.

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.

Torborg Nedreaas gate er en viktig forbindelse som i dag fungerer som sentrumsbetjening fra ytre bydeler, og som i fremtiden vil være en del av et fremtidig sentrumsringveinett. Transportfunksjonen som Torborg Nedreaas gate har kan ikke flyttes eller stenges ned, uten at dette påfører bygater i indre sentrumskjerne stor merbelastning. Den videre Byutviklingen på Dokken legger dermed til grunn at en viktig sentrumsforbindelse vil gå gjennom området. I byutviklingsprosjektet arbeides med gateutformingsløsninger og andre tiltak for å innpasse sentrumsforbindelsen i en helhetlig, bymessig gatestruktur slik at transportfunksjonen for sentrum ivaretas, samtidig som trafikken kan avvikles på en måte som reduserer barrierevirkning og er tilpasset prioriteringen av gående og syklende.

Gjeldende reguleringsplan for hovedvegssystemet mellom Nøstebukten og Dokken via en ny havnegate ble vedtatt i 2007. Havnegaten har 4 kjørefelt og er for en stor del lagt inn på dagens havneområde. Dagens Torborg Nedreaas gate er regulert til «miljøgate». Denne løsningen er som kjent aldri blitt realisert, og er i lys av pågående planarbeid på Dokken nå utdatert og skrinlagt.

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 gjennom Dokkenområdet. Trafikkplanen bidrar dermed ikke til økt biltrafikk over Dokken/Nøstet. Trafikkmodell (Aimsun)-prognose for 2040 med Bybanen til Åsane og trafikkplan sentrum bygger på sterke virkemidler for å redusere biltrafikken i sentrum, og viser en trafikkmengde på ca. 18.000 ÅDT over Dokken, som er på nivå med dagens trafikkmengde. Samlet vurdert antas det at et trafikknivå i 2040 ned mot ca. 15.000 ÅDT kan være et mulig å få til. Dette forutsetter 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 sykkelløsninger og trafikkikkerhet for myke trafikanter bli tillagt stor vekt.

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. Innspillene fra representanter fra nærmiljø og beboere er derfor nyttige og relevante i denne forbindelse. Det arbeides 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 trafikkikker 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 krysningsmuligheter 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 trafikkikker 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.

14.

15. Hilde Kello-Gardner – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-53)

Har følgende uttalelser til planen:

- Stiller seg negativ til Bybane over bryggen.
- Sentrum trenger trafikk for ikke å dø hen.
- Fløyfjellstunnelen må utvides/forbedres før noe gjøres med sentrum.
- Bedre kollektivtilbud uten Bybanen.

Fagetatens kommentarer:

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

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, som tidligere beskrevet.

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.

16. Sydneshalvøya SV – datert 06.09.2022 (Saksdokument: PLAN-2022/23126-52)

Stiller seg positiv til en trafikkkløsnings som innebærer en trafikkreduksjon over Bryggen og Torget, og samtidig legger til rette for en gjennomgående sykkeltrasé i sentrum. Men planen legger ikke til rette for å realisere Torborg Nedreaas gate som forespeilt miljøgate. Anser målet om nullvekst for dagens ÅDT 18 000 i Torborg Nedreaas gate som for lite ambisiøst. Har følgende uttalelser til planen:

- Hastigheten i Torborg Nedreaas gate ble redusert til 40 km/t uten at kjørebane ble snevret inn i tråd med kravene for lavere fartsgrense. Ber om et mer menneskevennlig fokus, samt tiltak som resulterer i etterlevelse av fartsgrense. F.eks. innsnevret kjørefelt.
- Sette ned fartsgrensen til 30km/t i hele sentrumsområdet, inkludert Dokken. Fartsreduksjon bidrar også til støyreduksjon, noe som er viktig for bomiljøet og myke trafikanter ferdsl langs veien.
- Det må bli flere fotgjengeroverganger, med lys, langs Torborg Nedreaas gate.
- Gi fotgjengere signalprioritering i lyskryssene.
- For å gjøre det bedre å sykle eller gå i området må det støyskjermes hele veien på Puddefjordsbroen, ikke bare noen områder som i dag.
- Fjerne parkeringsplasser i Klostergarasjen, gjøre om deler til beboerparkering.

Fagetatens kommentarer:

Se kommentarene til dok. 13.

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.

Mange av innspillene er for detaljerte til å behandles i foreliggende planforslag. Imidlertid vil flere av de konkrete innspillene bli ivaretatt i etterfølgende planlegging.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i enkelte gater og trafikale utfordringer i Nygårdstangkrysset og på Dokken. Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak i den forbindelse er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid.

17. Arne Risa – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-51)

Har følgende uttalelser til planen:

- Stiller seg negativ til å stenge Torget for personbiltrafikk, vil ramme beboere/besøkende til Stølen, Ladegården og indre Sandviken.
- Leitet og Starefossen er ikke egnet for trafikkøkning.
- Mener at det er lite gjennomgangstrafikk. Bare intern privat- og nyttetrafikk gjennom sentrum.
- God plass hvis Bybanen flyttes i tunnel. Da vil det også være god plass til gående og syklende over Torget og Bryggen.
- Forlenget Fløyfjellstunnel løser ikke problemet i nærmeste fremtid.

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 – særlig på korte turer internt i sentrum.

Kun noen av de korte personbilturene mellom sentrum nord og Sandviken får litt lengre reisetid, men dette er lav trafikkmengde og er ikke en prioritert transportgruppe. Dette må også sees i sammenheng med at Sandviken får styrket sykkel- og kollektivtilgjengelighet. Sandviken blir også mer tilgjengelig med bil enn i dag gjennom bygging av forlenget Fløyfjellstunnel som gir bedre tilknytning mellom Fløyfjellstunnelen og Sandviken. I sum gir dette et også mer tilgjengelig sentrum.

Det presiseres 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.

I alternativ 1 øker trafikken i Øvregaten noe (fra ca. 4.000 ÅDT i dag til ca. 5-6.000 ÅDT). Avvikling av toveis biltrafikk på 4.000 – 6.000 ÅDT eller mer over Torget, sammen med

Bybanen, busstrafikk, varelevering, sykkeltrafikk i blandet trafikk og gangtrafikk til og fra bybaneholdeplassene mv. gir et komplekst trafikkbilde, med utfordringer for fremkommelighet, miljø og trafikksikkerhet. En hovedbegrunnelse for anbefaling av Alternativ 2 er at løsningen gir store miljømessige og trafikkmessige fordeler, med en tilnærmet bilfri akse Strandkaiaen - Torget – Øvregaten. Alternativ 2 vil ha store miljømessige og trafikksikkerhetsmessige fordeler sammenlignet med Alt 1 - hele den indre bykjerne rundt Vågen kan forbeholdes gående, syklende, kollektivtrafikk og nødvendig varelevering/tilkomst til eiendommer.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i boligater på Fjellsiden og i Sandviken samt en del trafikale utfordringer, uavhengig av trafikkløsning (Alternativ 1 eller 2). Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid.

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

18. Kroken ve og vel – datert 06.09.2022 (Saksdokument: PLAN-2022/23126-50)

Stiller seg bak hensikten med Trafikkplan sentrum. Ser problematiske sider ved alternativ 2 for beboere i sentrum, fortrinnsvis ved Mariakirken, Dreggsallmenningen og Øvregaten.

Har følgende uttalelser til planen:

- Det kommer ikke klart nok frem om kjøring til eiendom er tillatt.
- For beboerne i parkeringssone 1 må det være anledning til å kjøre i Øvregaten og tilstøtende gater mot vågen slik at vi kan benytte oss av soneparkeringsplasser der.
- Med bakgrunn i at vi også vil miste soneparkeringsplasser bør det åpnes opp for at vi kan parkere i parkeringssonene oppover Sandviken.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen legger *ikke* 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.

Flere av innspillene er for detaljerte til å behandles i foreliggende planforslag. Imidlertid vil de konkrete innspillene bli ivaretatt og fulgt opp i etterfølgende planlegging.

19. Syklistenes Landsforening Bergen og omegn – datert 05.09.2022 (Saksdokument: PLAN-2022/23126-49)

Stiller seg bak hensikten med Trafikkplan sentrum, og slutter seg til alternativ 2 under forutsetning om at det inngår separat sykkelvei på det frigitte veiarealet.

Har følgende uttalelser til planen:

- Planen har store mangler da den ikke i tilstrekkelig grad fremhever viktigheten av egen sykkelinfrastruktur i sentrumsområdet, inkludert etterlevelse av sykkelstrategien.
- Hovedrapporten skisserer hvordan biltrafikk, bybane, rutebuss og varelevering skal foregå i sentrum, men ikke for gjennomgående sykkelvei. Det må planlegges for gjennomgående sykkelvei, spesielt nord-sør akse, med forbindelser til Dokken og kommende sykkelveibro til Laksevåg.
- Frykter at dårlig fremstilling av sykkelveier i trafikkplanen resulterer i dårlige valg i reguleringsfasen, f.eks. bybane til Åsane. Trafikkplanen viser til det pågående reguleringsarbeidet for sistnevnte, og det kan virke som om det er derfor sykkelveier er utelatt fra trafikkplanen. Men reguleringsplanen for bybane til Åsane inkluderer bare et kort strekk med sykkelvei i Christies gate som ikke kan løse utfordringene i sentrum.
- Det står skrevet i planen at syklende er prioritert. Planen inneholder ingen elementer av en slik prioritering. Prioritering av syklende oppnås gjennom separat sykkelvei med fysisk adskillelse mot motorisert trafikk.
- Begrenset bruk av «shared space» vil være nødvendig i et kompakt bysentrum. Må ikke benyttes på gjennomgående hovedakser. Undersøkelser viser at bruken av «shared space» er heller regelen i sentrum, siden tydelige og gode ruter mangler. Forventer at Trafikkplan sentrum fremhever separate og konfliktfrie sykkelveier.
- Har blitt lovet sammenhengende sykkelveinett siden Norsk vegplan II i 1977, det har ikke forekommet enda. Ønsker mer bruk av sykkelvei, mindre bruk av sykkelfelt. Bruk av sykkelfelt er lite attraktivt, spesielt for barn og eldre.
- Underlig at man ikke skiller syklist og tungtrafikk i større grad. [NTNU \(2018\)](#) viser at tunge kjøretøy er involvert i ca. 1/3 av alle sykkelulykker med dødelig utfall. Varelevering i sentrum må skje med mindre kjøretøy/el-varesykel, unngå tungtransport. Rutebuss og syklist må adskilles fysisk. Kryssing av bybanens skinnegang må minimeres til et minimum.
- Trafikkplan sentrum må presentere tydelige strategier og mål for prioriteringene i byplanleggingen for sentrum i årene som kommer. Inspirasjon fra andre europeiske byer bør tas i bruk, f.eks. sykkelgater og tydelig nedprioritering av motorisert ferdsel.
- Fjerning av privatbiltrafikk kan resultere i dårligere forhold for mange syklist, da veibredde og underlag endres til det negative for høyere sykkelhastighet. Sykkelveier er foretrukket for alle grupper syklende, uavhengig av ferdighetsnivå.

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 syklende.

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

I avveiningen mellom alternativ 1 (åpent Torget) og alternativ 2 (bilfritt Torget) er hensynet til syklende og gående over Torget betydelig vektlagt. Anbefalingen av alternativ 2 gjør at syklende i praksis får tilnærmet «egen sykkelløsning» 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 prinsipp løsningene 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.

20. Herdis Brunborg og Joar Grindheim – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-48)

Har følgende uttalelser til planen, i all hovedsak knyttet til området rund Sandviksveien:

- Mener at det ikke er god samfunnsplanlegging å flytte biltrafikk fra et område til et annet. mht. forespeilt trafikkøkning i Sandviksveien.
- Det bør også arbeides med løsninger som reduserer trafikken i de områder som er skissert en økning.
- Ønsker at Bystyret i forbindelse med vedtakelse av planene, også vedtar konkrete tiltak som skal motvirke ulempene for beboerne i området.
- Er bekymret for trafikksikkerheten knyttet til skoleveien i området.

Fagetatens kommentarer:

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.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i bolig-gater på Fjellsiden og i Sandviken samt en del trafikale utfordringer, uavhengig av trafikkløsning (Alternativ 1 eller 2). Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid.

21. Rune Tangen – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-47 og 74)

Påpeker en rekke forhold, i hovedsak følgende:

- For kort høringsfrist for plan med et slikt omfang og så inngripende konsekvenser, tatt i betraktning at det var ferietid.
- det må utarbeides en samlet konsekvensanalyse for alle berørte fagområder og brukere
- Biltrafikk over Torget må opprettholdes, kan ikke stanses uten at det blir økning i bolig gatene i store deler av Sandviken. Konsekvensen synes ikke vurdert. Samme på Dokken.
- Det må tas hensyn til anleggsarbeidet som følger av bybanetraséen, samt andre prosjekter slik som Byarena/rivning av Bygarasjen, Opera Grieg og bossnettet,
- Planarbeidet må sees i sammenheng med gatebruksplanarbeidet på Nygårdshøyden, er kritisk til dette. Boligsoneparkeringen må opprettholdes.
- Bør ta opp igjen plan for parkeringsanlegget «Fløygarasjen» bak Bryggen
- Planforslaget som er fremlagt i ferietiden bør avvendes, og ikke behandles videre verken administrativt eller politisk, før trafikkplanen for sentrum også hensyntar hvordan trafikkstrømmene spesielt fra/til nord, vest og sør skal ivaretas/håndteres når trafikkstrømmene møter sentrum. I denne sammenheng må det hensyntas og håndteres hvordan trafikk og parkeringssituasjon mv i sentrum skal håndteres i fremover.

Fagetatens kommentarer:

Høringstiden for denne type saker er normalt 4 uker. Saken ble behandlet av byrådet 30. juni, og lagt ut 2. juli, med ca. to måneders frist for innspill. De fleste avviker ferie i juli, og vi har derfor ikke regnet med juli måned ved fastsettelsen av fristen, som var 6. september. Det har også vært rom for å levere merknad etter fristen, noe flere har benyttet seg av.

Trafikkplanen er en *overordnet* strategiplan for framtidig trafikksystem og kjøremønster i sentrum. Arbeidet med Trafikkplan sentrum har pågått over mange år. Som en del av planarbeidet er det utviklet en transportmodell for sentrumsområdet (Aimsun). Modellen er tilrettelagt for simulering av trafikkavviklingen i sentrum med ulike løsninger for trafikksystemet, både med dagens trafikkmengder og prognose for trafikksituasjonen i 2040. De strategiske vurderingene og hovedresultater fra analyser som er utført, er oppsummert i hovedrapporten som følger saken.

Målsettingen er å lede mest mulig gjennomkjøringstrafikk bort fra sentrumsgatene, slik at det frigjøres plass til prioriterte trafikantgrupper, deriblant bosatte i sentrum. Detaljerte trafikk- og parkeringsløsninger avklares i gatebruksplaner, som for eksempel planforslaget for Nygårdshøyden sør – som det vises til.

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 andre påfølgende prosjekter, 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.

Arbeidet med reguleringsplanen for Fløygarasjen ble i sin tid utsatt i påvente av avklaringer i bybaneprosjektet og traseavklaringer for Bymiljøtunnelen. Det er uvisst om arbeidet med Fløygarasjen vil bli videreført.

22. FAU Krohnengen og Eventyrskogen skole – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-45)

Stiller seg positiv til redusert trafikk i noen viktige gateløp, men er kritisk til at planen ikke tar innover seg eller vurderer den økte trafikken som kommer i skoleveiene i området. Støtter ikke at vår bydel skal forringes pga. utbedringer i sentrumskjernen.

Har følgende uttalelser til planen:

Å skape bedre forhold for myke trafikanter et sted, må ikke samtidig lage det verre for myke trafikanter et annet sted, og spesielt ikke for skolebarn. Det er ikke belyst eller utredet godt nok i planen.

Mange gater i Sandviken er allerede trange med dårlige fortau og få trygge krysningspunkter. Spesielt Sandviksveien som oppleves utrygg for mange skolebarn. Trafikkplanen skisserer en økning på minst 33% i ÅDT i sistnevnte vei.

Planforslag om utbygging på Kristiansholm vil øke antallet skolebarn som krysser Sandviksveien hvis det blir vedtatt.

En trafikkomlegging må ses opp mot de kvalitetene som gjør Sandviken attraktiv, at mye er innenfor gangavstand. Kompenserende tiltak slik som nedsatt fartsgrense, opprusting av fortau, flere krysningspunkter mm. er ikke synliggjort i planen.

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.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i bolig-gater på Fjellsiden og i Sandviken samt en del trafikale utfordringer, uavhengig av trafikkløsning (Alternativ 1 eller 2). Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid.

Trafikkløsninger knyttet til utbyggingen på Kristiansholm må løses i angjeldende planarbeid.

23. Fellesforbundet avdeling 11, Vestnorsk Transportarbeiderforening – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-44)

- Det må sikres trygg og tilrettelagt ferdsel for store kjøretøy i sentrum. Lastesykler vil ikke kunne erstatte store kjøretøy ved store og tunge kolli. Bedriftenes avfall må håndteres ukentlig ved hjelp av tunge kjøretøy.
- Sikre fremkommelighet på veinettet, herunder krav til sikt, svingradius og bredde. Store kjøretøy i mellomklasse vil forekomme på veinettet i indre sentrumskjerne daglig.
- Blindsoner må hensyntas og ferdselsområder for myke trafikanter må skilles og merkes. Positiv til bruk av overgangsfelt. Tunge kjøretøy bør ikke krysse sykkelfelt.
- Sikre felt for varelevering i tilknytning til næring, uten at man kommer i konflikt med annen trafikk.
- Negativ til vareleveringsvindu (levering innenfor avgrenset tidspunkt).

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, inkludert muligheter for tilrettelegging for store kjøretøy. 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.

Når det gjelder tidsvindu for varelevering på Torget, 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 fordel for prioriterte trafikantgrupper. Konkrete løsninger må en komme tilbake til i videre detaljplanlegging.

24. Jan Tore Helle – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-43)

Stiller seg bak hensikten med Trafikkplan sentrum, og slutter seg til alternativ 2. De viktigste tiltakene i planen er god, men bærer i for stor grad preg av et tankesett som handler om at bygging for økt regularitet løser ulempene ved økt biltrafikk i Bergen. Har følgende uttalelser til planen:

- Å sikre en bilfri bykjerne er viktig for å sikre et livskraftig og attraktivt bysentrum. Få tilbake gateløpene tidligere funksjon som møteplasser.
- Trafikkplanen går ikke langt nok i å vurdere tiltak som kan begrense bilbruken. Biltrafikken er en trussel mot trivsel, miljø og helse. Alternativ infrastruktur er truet av biltrafikk, da den legger beslag på arealer og utkonkurrerer kollektivtrafikk.
- Det meste av planen er rettet inn mot å effektivisere trafikkflyten i de områder som skal avlaste stengingen av Torget. Trafikkplanen må ta for seg tiltak som gjøre det mindre attraktivt å bruke bil.
- Bedre løsninger for trafikkavvikling vil øke attraktiviteten, som resulterer i mer trafikk.
- Etterlyser i hovedrapporten vurdering av «beredskap» som et virkemiddel for bedre trafikkstyring ved uforutsette hendelser i Fløyfjellstunnelen. Bedre beredskap bør vurderes opp mot forlenging og utvidelse av Fløyfjellstunnelen.

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.

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 – særlig på korte turer internt i sentrum.

Bergen kommune har mål om at personbiltrafikken i de kommende årene skal reduseres betraktelig og har gjennom nylig 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.

Uavhengig av trafikkløsning vil det være utfordringer med å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikken og de politiske ambisjonene om vesentlig reduksjon i biltrafikken. Dette krever sterke virkemidler og tiltak, og denne trafikkplanens bidrag til dette er ved å foreslå tiltak som forbedrer vilkårene for kollektivtransport, sykkel og gange i og rundt Bergen sentrum.

25. Norges Lastebileier-Forbund Hordaland og Bergen Lastebileierforening – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-42)

Utgangspunkt er at ny trafikkplan, uavhengig av alternativ, må ivareta hensynet til varetransporten. Har følgende kommentarer:

- **Varetransport i sentrum**
 - Varetransporten må sikres forutsigbar tilgang til veinettet i sentrum som fører til næringsaktivitet. Unødvendig omkjøring på grunn av stengte veier resulterer i større slitasje på veinettet, økt energiforbruk, økte utslipp til miljøet og økte transportkostnader.
 - Sommerstengning av Bryggen/Torget har synliggjort hvor viktig korrekt tidsvindu for varelevering er. Derfor må tidsvindu for varelevering avpasses i samarbeid med næringen.
- **Beredskap**
 - Modul- og 24-meters vogntog eller lastebiler/vogntog med høyder over 4,1 meter må sikres gjennomkjøring over Bryggen/Torget når E39 Fløyfjellstunnelen er stengt. Disse kjøretøyene kan ikke ledes via Nye Sandviksvei og Øvregaten.

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, inkludert muligheter for tilrettelegging for store kjøretøy. Fagetaten 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.

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

Når det gjelder tidsvindu for varelevering på Torget, 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 fordel for prioriterte trafikantgrupper. Konkrete løsninger må en komme tilbake til i videre detaljplanlegging.

Når det gjelder 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 ikke er til hinder for åpning av Torget 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 dette gjennom planlegging av en utvidet Fløyfjellstunnel med mulighet til å dirigere toveis trafikk i hvert løp.

26. Torget 2 – Zachariasbryggen – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-41)

Har følgende uttalelser til planen:

- Anbefalt løsning, alternativ 2 vil ikke kunne ivareta eiendommens behov for mottak av næringsmidler og gass (vareleveranser).
- Mener at dagens situasjon med inn- og utkjøring til Zachariasbryggen må opprettholdes.
- En innkjørsel/utkjørsel vil ikke være forsvarlig med tanke på sikkerhet og mengden av leveranser.
- Viser også til vedlagt figur av sporingskurve for lastebil som viser at lastebiler ikke har mulighet til å snu på eiendommen. Resulterer i at lastebil må rygge ut innkjørsel for å returnere til Torget/Bryggen. Kart for sporingskurve er utarbeidet etter Statens vegvesen N100.
- Om alternativ 2 skulle bli vedtatt anmodes det om at det åpnes for å opprettholde dagens situasjon for varelevering til og fra Zachariasbryggen.

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.

Innspillene til de konkrete vareleveringsløsningene på begge sider av Torget må håndteres i reguleringsprosessen for Bybanen som skal ivareta disse hensynene.

27. Lille Øvregaten vel – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-40)

Planen som er lagt ut til høring, har anbefalte løsninger og avbøtende tiltak som ikke ivaretar beboerne sine behov. Har følgende uttalelser til planen:

- Ser trafikkplanen i sammenheng med foreslått nullutslippssone og planen om sanering av gateparkering i sentrum.
- Mener at tilkomsten til deres eiendommer de facto blir fjernet med planen. Umuliggjør både av- og pålessing av varer og bagasje.
- Frykter fjerning av parkeringsplasser. Offentlig parkeringstilbud må på plass.
- Stenging av Torget kan ikke skje før avlastingsstunnel er på plass.
- Ønsker ikke trafikkøkning i Øvregaten når målet er redusert trafikk i sentrum. Målet må være trafikkreduksjon i Øvregaten.
- Vågsbunnen er ikke tilrettelagt for lading av verken el-bil eller el-sykkel.
- Mener at planen underkommunerer og bagatelliserer det økte transportarbeidet for beboerne i sentrum. Nærmeste beboeranlegg i Birkebeinersenteret og ved Skansedammen får en kjøretur på over 10 km fra bolig.
- Ønsker dialog med kommunen før planen blir vedtatt for å komme frem til løsning som muliggjør at vanlige mennesker fortsatt kan bo i den delen av sentrum.

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 – særlig for korte reiser internt i sentrum.

Det presiseres 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 (se hovedrapporten).

Vi 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.

Noen av problemstillingene som fremholdes vil kunne håndteres i gatebruksplanarbeidet for Vågsbunnen, et prosjekt som nå skal settes i gang.

28. Foreningen Bergen Sentrum 2050 – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-39)

Slutter seg til de overordnede mål for sentrumsutviklingen som ligger til grunn for det fremlagte utkast til trafikkplan. Gir også sin tilslutning til det overordnede grep som ligger i planforslaget uten å ha hatt mulighet til å vurdere detaljene i forslaget.

Har følgende uttalelser til planen:

- Anbefaler at bane mot Dokken og snusporet i sentrum avklares før man vedtar trafikkplanene.
- Overrasket over at forslaget legges frem uten å ses i sammenheng med Bystyrets vedtak ang. Bybanen i åpen dagløsning mot Åsane. Trafikkplanens mål blir ødelagt av at dagens biltrafikk erstattet av et dobbelt jernbanespor.
- Det er lite hensiktsmessig å låse en gatebruksplan for sentrum før man har en helhetlig plan for Bybanen, også mot vest. En bybanetrasé i sentrumsgater binder opp disse gatene som trafikkårer for bane for svært lang tid.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum er en rammeplan for framtidig trafikksystem med bybane til Åsane inkl. forlenget Fløyfjellstunnel, men 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.

Trafikkplanen bygger 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 avvike toveis trafikk i tunnellopene når det andre er stengt, planlegges det 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 tunnelsikkerhetskrav
- 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.

Trafikkplanen legger grunnlaget for full trafikkavlastning i den indre bykjernen, og bidrar 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 Fløyfjellstunnel.

29. Statsforvaltaren i Vestland – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-36)

Statsforvaltaren ser positivt på de overordnede målene med planen. Fjerning av gjennomgangstrafikk gjennom sentrumsgatene ved aktiv sonering er et grep vi bifaller. Størrelsen på befolkningen i sentrum får et betydelig løft i årene fremover gitt de omfattende boligplanene for bl.a. Dokken, Nøstet, Møhlenpris og Møllendal. Redusert biltrafikk i sentrumsgatene vil ventelig bedre nærmiljøkvalitetene for alle sentrumsbeboerne.

- Vi tar til etterretning at tiltakene vil kunne føre til noe økt trafikk i Sandviksveien og risiko for økt press med gjennomkjøring i boliggger på Fjellsiden. Vi merker oss at kommunen i det videre planarbeidet vil følge opp med vurdering og gjennomføring av avbøtende tiltak.
- Ellers pekes det på at gitt de relativt trange gateløpene i sentrum av Bergen kombinert med stor trafikk av myke trafikkanter bør det vurderes å innføre sambruk i flere av gateløpene, jf. forslag til trafikkplan på Nygårdshøyden.

Fagetatens kommentarer:

Tas til etterretning. 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.

30. Marlin Johannesen – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-35)

Har følgende uttalelser til planen:

- Er imot stenging av Torget.
- Det er ikke miljøvennlig å kjøre lange omveier i sentrum.

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.

31. Hallstein Aadland – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-34)

Har følgende uttalelser til planen:

- Stiller seg negativ til reduksjon i parkeringsmuligheter og bilbasert ferdsel i sentrum. Det ødelegger sentrum.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen legger ikke opp til å stenge 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. Parkeringstemaet behandles ikke i trafikkplan sentrum, men vil inngå i oppfølgende arbeid med påfølgende regulerings- og gatebruksplaner i ulike delområder i sentrum.

32. Vestland fylkeskommune – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-33)

- **Generelt**

- I oppfølging av planen må man optimalisere gatebruken gjennom en gatebruksplan.
- Definere tydelig fordeling av ulike trafikantgrupper og angi mer konkret bruk av ulike gateløp.
- Trafikksikkerhet for alle trafikanter må ivaretas, sikre fremkommelighet og holde plass kapasitet for busstrafikk og unngå å legge viktige sykkeltraséer i samme gateløp som kollektivtraseene.

- **Sårbare punkt og flaskehals**

- Avbøtende tiltak i Øvregaten er nødvendig, må prioriteres høyere enn «bør vurderes».
- Gateløp/kryss som kan kreve ombygging/fysiske endringer ved gjennomføring av plan:
 - Håkongsgaten/Nygaten
 - Vaskerelven og kryssing mot Vestre Torggate
 - Lars Hilles gate x Foreningsgaten
 - Strømgaten x Kong Oscars gate
 - Området rundt Mariakirken og Øvre Dreggsallmenning
- Øvregaten må utbedres for at den skal kunne håndtere fremtidig trafikksituasjon, uavhengig av alternativ.
- Vaskerelven, mulige kapasitets- og sikkerhetsutfordringer som følge av økt trafikk. Økt andel store kjøretøy og mange kryssende myke trafikanter.
- Utfordringer knyttet til trafikkavvikling i Kaigaten mellom bybane og busstrafikk vil forsterkes ved åpning av bybanelinje til Fyllingsdalen.
- Det kan bli behov for ombygging av kryss i Nygårdsgaten, for å sikre busser mulighet for svingebevegelser direkte mot busstasjonen.
- Krysset i Foreningsgaten er spesielt sårbar for økt trafikk og her må n vurdere tiltak før planen iverksettes fullt ut.
- Fjøsanger fra sør og inn i krysset på Nygårdstangen er utfordrende. Krevende å føre busser gjennom der, i rushtid og ved store trafikkmengder. Et problem som vil bli forsterket i begge alternativene.
- I området rundt Mariakirken og Dreggsallmenningen er det mange hensyn å ta, blant annet forholdet til verdensarvområdet. Brosteinsdekke som ikke tåler store svingebevegelser, byr på noen utfordringer mtp. drift og vedlikehold.

- **Kollektivtransport**

- Det er ikke samsvar mellom tekst og figurer på hvorvidt det skal være åpent for busstrafikk over Torget i alternativ 2. Figurer og tekst må entydig slå fast at det også i dette alternativet vil være åpent for busstrafikk over Torget, Vetrilidsallmenningen og Øvregaten.
- Det fremgår ikke av plan og tilhørende kart hvordan en skal føre busstrafikk til og fra Nordnes. Dette må sikres i oppfølgende arbeid med gatebruksplan.
- Etablering av bybanen introduserer et kapasitetsstrekt attraktivt kollektivtilbud i nordkorridoren. Bybanetraséen og prioritering av sykkeltilbud gjennom sentrum resulterer i svekket fremkomst og kapasitet for buss. Derfor må terminalfunksjoner bli opprettholdt og forsterket, og busstasjonen må bli sett i sammenheng med knutepunktet i Olav Kyrres gate og Christies gate.

- En må søke løsninger som kan lette på kapasitetsutfordringene i sentrum og Kaigaten. F.eks. nye kjøremuligheter, blant annet bør en vurdere mulighet for høyresving ved utkjøring fra Sydnestunnelen og videre mot busstasjonen.
- Omfanget av turistbusser i Vetrilidsallmenningen og Øvregaten bekymrer. Går utover fremkommelighet for ordinær busstrafikk.
- Kollektivtrafikken er sårbar i situasjoner med omlegging av trafikk. Må sikre at busstrafikken har nødvendig infrastruktur for å opprettholdes, også i avvikssituasjoner der sentrum er stengt for gjennomkjøring, og der Bybanen heller ikke kan kjøre gjennom sentrum. Eks. er det nødvendig å sikre snumulighet på Dreggen for busser fra nord og sikre snumulighet for busser fra Kalfaret.
- **Sykkel**
 - Man må unngå at syklistene må dele trase med kollektivtransport, mtp. de mange konfliktpunktene.
 - Begrenset trafikk i sentrum kan legge til rette for sykkel andre steder enn i dag. F.eks. rett frem i Lars Hilles gate i stedet for innom Rasmus Meyers allé.
 - Sykkelforan verdensarvstedet Bryggen krever en viss fleksibilitet i valg av løsning.
- **Omkjøringsveg og beredskapsløsning**
- Det er høyst nødvendig at Fløyfjellstunnelen blir utbedret med mulighet for toveistrafikk i begge løp.
- Det vil også være nødvendig å utbedre fv.587, Grimesvingene, for å redusere sårbarhet ved stenging av Fløyfjellstunnelen.
- Trafikkplan sentrum bør bli gjennomført uavhengig av bygging av Bybane til Åsane.
- Vurderingen så langt viser at det kan være hensiktsmessig å gjennomføre tiltakene i trafikkplan sentrum i forkant av byggestart for hovedarbeidene i Fløyfjellstunnelen. Mht. et forutsigbart trafikksystem i anleggsperioden.
- **Kulturminne**
 - Vestland fylkeskommune tar forbehold i saken med tanke på eventuell konflikt med kulturminne eller kulturmiljø av regional og/eller nasjonal interesse i framtidige arealplaner.
 - **Riksantikvaren:**
 - Direktoratet ber om at det særlig blir sett på om det er lagt opp til utgreiinger som sikrer at ein ikkje aukar konfliktpotensialet knytt til verdsarvstaden Bryggen og det viktige kulturmiljøet kring, og til Mellomalderbyen Bergen, området med automatisk freda bygrunn i det vidare arbeidet med planlegging av eit framtidig trafikksystem i Bergen sentrum.
- **Videre arbeid**
 - For områdene som ikke inngår i planområdet for Bybanen, må det utarbeides en gatebruksplan hvor trafikksikkerheten for alle trafikanter ivaretas, det sikres fremkommelighet og holdeplasskapasitet for busstrafikken gjennom sentrum, og hvor det unngås å legge viktige sykkeltraséer i samme gateløp som kollektivtraseene.

Fagetatens kommentarer:

De konkrete innspillene tas til etterretning, og tas med inn i videre arbeid med konkrete reguleringsplaner og gatebruksplaner som følger etter trafikkplanen.

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 trafikk-løsninger 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 i 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 busser i sentrumsgatene. Bergen kommune vil følge opp med videre samarbeid med kollektivmyndighetene i Miljøløftet knyttet til utvikling av konkrete trafikk-løsninger som styrker kollektivfremkommeligheten i parallelle reguleringer og gatebruksplaner. Øvregaten vil inngå som del av listen med avbøtende tiltak.

Trafikkplan sentrum forutsetter en forlengt Fløyfjellstunnel. Trafikkplanen underbygger også behovet for å kombinere forlengelsen med en utvidelse av tunnelløpene 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 transportnett, og er etter vår vurdering ikke med å gjøre transportnett enda mer sårbart. Mer detaljerte beredskapsplaner for de ulike byggefasene av forlengt Fløyfjellstunnel og Bybanen til Åsane vil foreligge som del av reguleringsplanen for forlengt Fløyfjellstunnel, og her vil disse forholdene komme tydeligere frem.

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kulturminner og kulturmiljø i sentrum, er å avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og tilrettelegge nest 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.

Vestland Fylkeskommune er en viktig samarbeidspart i videre planprosesser.

33. Bryggen Husflid AS – datert 06.09.2022 (PLAN-2022/23126-32)

Stiller seg positiv til en utvikling av sentrum som vil gjøre bykjernen attraktiv for mennesker og næringsutvikling. Som næringsdrivende i krysningpunktet retail/kulturturisme på Bryggen er det viktig at kulturminner, kulturarv og moderne byutvikling og handel utvikles sammen. Ha følgende uttalelser til planen:

- Negativ til stenging av sentrum uten en helhetlig plan. Det resulterer bare i at man flytter problemet.
- Det presenteres få løsninger på utfordringen som blir skissert for områdene Dokken, Fjøsanger og påkjøringsrampe Fløyfjellstunnelen.
- Knyttet stor usikkerhet til modellene og prognosene i AIMSUN. Savner vurderinger av dette samme med målet om nullvekst i trafikken når det samtidig er befolkningsvekst.
- Bakvendt å bytte ut biltrafikk med Bybane i trange sentrumsgater i historisk kvarter som er på UNESCO's verdensarvliste.
- Ønsker konsekvensutredning av Bybanens erstatning av biltrafikk gjennom sentrum. Hvordan løser man utfordringer med mobilitet for befolkning og tilreisende.
- Kritisk til manglende mulighet til medvirkning fra næringsdrivende i planprosessen. Hovedsakelig knyttet til mengder, volum og frekvensen av vareleveranser.
- Etterlyser kompensasjonsordning hvis sentrum blir stengt i 10 år på grunn av anleggsarbeid.
- Ønsker en vurdering av hvordan man kan knytte byens fortrinn, havet, tettere på byen med tanke på byutvikling og mobilitet.

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 - analysene viser at planen gir mindre biltrafikk gjennom sentrum, og dermed bedre plass til fotgjengere, syklistene, kollektivtrafikk og varetransport/tilkomst til eiendommer.

Fagetaten er enige 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 vil gi nyttig informasjon om konsekvensene av påfølgende trafikkplaner og behov for løsninger/tiltak. Et opplegg for en slik undersøkelse er noe fagetaten vil drøfte med Næringslivets organisasjoner i forbindelse med videre planlegging. Målet vil være å finne best mulig balanse mellom behov for tilgjengelighet og ivareta intensjonene om trafikkavlastning, samt utvikle gatebruksløsninger som i størst mulig grad ivaretar næringslivets og andre trafikanter sine behov.

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kulturminner og kulturmiljø i sentrum, er å avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og tilrettelegge nest 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 som nevnt å avlaste den indre bykjernen for biltrafikk, herunder gatemiljø som ligger tett på viktige kulturminner. Analysene viser at planen oppnår dette.

Øvrige påpekte forhold blir hensyntatt og ivaretatt i videre detaljplanlegging av avbøtende tiltak, reguleringsplanen for Bybanen og etterfølgende gatebruksplaner.

34. Frode Røynesdal – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-31)

- Stiller seg negativt til at Sykkelstrategien er en del av de overordnede styringsdokumentene, det kommunale sykkelkontoret engasjerer seg kun i sykkelveier utenfor sentrum, kommer ikke på noen tiltak de har gjennomført i sentrum.
- Alternativ 1: Kan være fint, men passer nok ikke for Bergen sentrum.
- Alternativ 2: Trafikken vil øke i nabolag på Dokken. Børst støv av planen som tok sikte på å tegne om Torborg Nedreaas gate til lokal adkomstgate for Dokken, og hvor adkomstgate for sentrum ble lagt inn i havneområdet.

Fagetatens kommentarer:

Tas til orientering. Viser også til fagetatens kommentar til dok. 13, fra Dokken borettslag, Bredalsgården AS, Sydnes og Nøstet velforening.

35. Bergen Havn – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-30)

Bergen Havn har store deler av sine kaier i Bergen sentrum-Vågen, og har dermed behov for tilkomst med blant annet bil til disse. Ber derfor om at Bergen Havn sine tjenestebiler og personell blir hensyntatt. Har følgende uttalelse til planen:

- Behovet omfatter vaktgåendepersonell, og driftspersonell som har behov for bil for å transportere utstyr og personell til ulike kaier.
- Bergen havn er også tjenesteleverandør for en rekke fartøy som anløper, der leveranse av utstyr og tjenester omfatter kostebil og lastebil.
- Bergen Havn ved maritim avdeling er ansvarlig for sikring- og beredskap for kaiene. Ved hendelse må de sikres rask tilkomst. Fungerer som liaisoner for nødetater på skadested/egne kaier.
- Ved større arrangementer må det sikres ankomst for personell, da de administrere kaifronten for bl.a. utleie og styring av tilgang til elektrisk infrastruktur.
- Det er ønskelig at Bergen Havn sine tjenestebiler kan få tilgang/dispensasjon til å kjøre Sydnestunnelen ved behov i retning sentrum.

Fagetatens kommentarer:

Innspillene tas til etterretning. Konkrete trafikk-løsningene på detaljnivå avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane, og etterfølgende gatebruksplaner i delområder i sentrum.

36. Stiftelsen Bryggen – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-29)

Støtter ideen om å redusere personbiltrafikken og gjennomgangstrafikken i sentrum, men mener grepen som er foreslått ikke er gode nok eller hviler på feil premisser. Har følgende uttalelser til planen:

- Etterlyser en bredere kobling og forhold til planverk og mål som berører verdensarvstedet Bryggen. Bl.a. Forvaltningsplan Bryggen og planer og krav om en helhetlig buffersone rundt verdensarvstedet.
- Etterlyser kobling til havneplanen, besøksplan for reiselivet og byggeplaner for delområder som Bontelabo.
- Varetransport til og fra bedriftene og indre havn sin funksjon er ikke spesielt godt behandlet/dekket opp.
- Bysentrums funksjoner og de mange besøkende sine behov må få mye større oppmerksomhet. Fredeliggjøring og trafikkavvikling kan fort bli til stillstand og butikkdød.
- KPA slår fast at alle områder skal planlegges på fotgjengernes premisser, men Bybanen tar plass fra fotgjenger prioritert areal.
- Det må redegjøres for hvordan byfester og arrangementer skal sikres og innpasses i sentrum i henhold til Trafikkplanen.
- Savner vurderinger knyttet til usikkerhet i modellene og i befolkningsprognosene.
- Tunnelløsning ville gitt bedre plass til fotgjengerne.

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. Indre bykjerne avlastes for biltrafikk og gatemiljø som ligger tett på viktige kulturminner skjermes.

Trafikkplanens overordnede tilnærming til hensynet til kulturminner og kulturmiljø i sentrum, er dermed å avlaste sentrumskjernen for biltrafikk, og tilrettelegge mest mulig for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Planforslaget innebærer en tilnærmet bilfri indre bykjerne rundt Torget/Bryggen, og trafikkavlastning av Øvregaten fra dagens ca. 4.000 ÅDT til under 1.000 ÅDT. Dette gir store muligheter for å styrke utviklingen av sentrum generelt og området rundt Vågen spesielt, med økt handel, gode byrom og et attraktivt nærmiljø.

Når det gjelder problemstillinger for kulturminne og kulturmiljø knyttet til bybanetraséen gjennom sentrum, vises det til reguleringsplanarbeidet for Bybanen. Andre forhold vil bli hensyntatt i videre detaljplanlegging av avbøtende tiltak, (reguleringsplanen for Bybanen) og etterfølgende gatebruksplaner.

37. POLITIET - Vest politidistrikt – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-28)

Politiet er skeptisk til Alternativ 2 «Bilfritt Torget». Har følgende uttalelser til planen:

- Ved å stenge Torget for privatbiler, uten muligheter for å åpne ved en hendelse i Fløyfjellstunnelen, vil skape store trafikkutfordringer dersom Fløyfjellstunnelen stenges.
 - Det er to veier nord - sør i Bergen. Dersom Torget blir stengt er det kun Fløyfjellstunnelen igjen. Det er ikke et alternativ å kjøre Hardangervegen (Grimesvingene) Dette viste seg under vannledningsbruddet i Sandviken tidligere. Da måtte Grimesvingene enveisreguleres for ikke å lage større kaos. Grimesvingene har også tunneler med høydebegrensing slik at ikke alle kjøretøyer kan kjøre der.
- Forbudt for traktor og moped i Fløyfjellstunnelen, eneste alternativ er over Torget.
- Ved å stenge Torget for privatbiler vil det likevel være mye trafikk. Kollektivtransport, utrykningskjøretøy og varelevering vil gjøre trafikkmengden så stor at arealet ikke vil oppleves som prioritert for sykkel og gange.
- Dersom alternativ 2 skal realiseres mener politiet at det må legges til rette for en mulighet å åpne Torget for privatbiler ved en hendelse i Fløyfjellstunnelen.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum bygger 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.

Det anbefalte sonesystemet med stengt over Torget (alternativ 2) er ikke til hinder for at Torget *kan* åpnes for trafikk i særlige kritiske situasjoner med stengning i Fløyfjellstunnelen.

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.

Det vil være 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.

Med anbefalt løsning forventes det ca. 13.000 færre, daglige bil/busspasseringer over Torget sammenlignet med i dag (2019). Store deler av gatenettet rundt Vågen blir fri for ordinær biltrafikk. Trafikkbelastningen i Øvregaten vil være liten, med kun tilkomst for lokal betjening, med en trafikkmengde på ca. ¼ av dagens nivå (ca. 1.000 ÅDT). Varelevering til fasadesiden på Torget vil utgjøre svært få kjøretøy. Med sterkt redusert buss-trafikk og varelevering til fasadene langs Torget i et avgrenset tidsrom, forventes det lave trafikkmengder over Torget. Detaljer i trafikksystemet avklares i reguleringsplanen for Bybaneprosjektet.

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 omkjøringsveinettet i området ved Bryggen/Øvregaten og i Sandviken vil bli avklart som del av anleggsgjennomføringsplaner for bybaneprosjektet og ny Fløyfjellstunnel.

Detaljer knyttet til traséen for omkjøringsveien gjennom sentrum avklares derfor ikke i Trafikkplan sentrum.

Politiet er en viktig samarbeidspart i videre planlegging.

38. NAF avd. Bergen og Omegn – datert 05.09.2022 (PLAN-2022/23126-26)

Vi er klar over at Temaplanen for trafikksystemet i det sentrale byområdet i Bergen er laget med utgangspunkt i politiske vedtak og føringer. Har følgende uttalelse til planen:

- NAF avd. Bergen og Omegn mener at temaplanen og løsningsalternativene i viser at «Bymiljøtunnelen» må tas opp til ny vurdering.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum er basert på ny og utbedret Fløyfjellstunnel, som vil bidra til mindre trafikk i sentrum og redusert sårbarhet i transportnettet. «Ny» Fløyfjellstunnel vil ha tilnærmet samme funksjon som Bymiljøtunnelen var tiltenkt.

39. Sølvi Ljostveit – datert 03.09.2022 (PLAN-2022/23126-25)

Stiller seg bak alternative 1 «Åpent Torget». Konklusjonen i Trafikkplanen er direkte feil og diskriminerende ovenfor funksjonshemmede som er avhengig av bil for å kunne delta i samfunnet. Har følgende uttalelser til planen:

- Bryter med vedtaket om Bergen som menneskerettighetsby, og med Artikkel 19 i FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD).
- For de med fysisk eller psykisk funksjonsnedsettelse vil stenging av torget være katastrofalt, med påfølgende ekskludering fra store deler av sentrum.
- Bekymring knyttet til økt utrykningstid ved valg av alternativ 2. Må grundig evalueres.
- Ingen omtale i planene om hvordan universell utforming og tilgjengelighet skal ivaretas.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen legger *ikke* 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.

Det forutsettes at utrykningskjøretøy under utrykning skal ha god tilgjengelighet alle steder.

Trafikkplanen er en overordnet strategiplan for framtidig trafikksystem og kjøremønster i sentrum. De konkrete trafikkløsningene på detaljnivå, også løsninger for universell utforming, avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane, og etterfølgende gatebruksplaner i delområder i sentrum.

40. Birgit Pihl – datert 04.09.2022 (PLAN-2022/23126-23)

Stiller seg positiv til alternativ 2 «Stengt Torget», hvis det åpnes for at fastboende og næringsdrivende i området Vågsbunnen, Lille Øvregaten m.fl. får innvilget dispensasjon til å kjøre med bil til og fra bolig og nærmeste parkering uten omkjøring. Har følgende uttalelser til planen:

- De fastboende familiene som fortsatt bor i området, blir skadelidende.
- Det må sikres adkomst til eiendommene for uttrykning, håndverkere m.fl.
- Kommunen må ivareta trivselen for de som bor i området for å forhindre forslumming.

Fagetatens kommentarer:

Vi 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.

Noen av problemstillingene som fremholdes vil kunne håndteres i gatebruksplanarbeidet for Vågsbunnen, et prosjekt som nå skal settes i gang.

41. Norges Taxiforbund avd. Hordaland – datert 14.09.2022 (PLAN-2022/23126-22)

Stiller seg positiv til hensikten bak planen, men legger vekt på at det er viktig å sikre tilgjengelighet for næringsliv, beboere og tilreisende. Stiller seg også undrende til at taxi ikke er nevnt. Har følgende uttalelser til planen:

- Taxi må sikres fremkommelighetslinjer som krysser Torget på lik linje med øvrig kollektivtransport.
- Taxi må sikres driftsmuligheter slik at det blir praktisk mulig å utføre den tjenesten som befolkningen trenger.
- Ved midlertidige endringer/stans i øvrig veinett som berører trafikk forflytningsmuligheter må taxi sikres fremkomst som ivaretar behovet for nødvendige tjenester, spesielt beboere med spesielle behov (blinde, rullestolbrukere, skolebarn osv.).

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen legger ikke opp til å stenge 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.

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.

42. Torhild Lie Larsen – datert 02.09.2022 (PLAN-2022/23126-21)

Har følgende uttalelser til planen:

- Ønsker maksimal reduksjon i motorisert ferdsel over Bryggen.
- Gjør Bryggen grønnere.

Fagetatens kommentarer:

Innspill knyttet til utforming av gater og byrom vil bli hensyntatt i reguleringsplanen for Bybanen og etterfølgende gatebruksplaner.

43. Trond Steinum – datert 02.09.2022 (PLAN-2022/23126-20)

Har følgende uttalelse til planen:

- Alternativ 3 mangler, der Torget og Bryggen er helt stengt for biler og kollektivtransport.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplan sentrum utelukker ikke en slik løsning.

44. 07000 Bergen Taxi/07000 Mobility – datert 02.09.2022 (PLAN-2022/23126-19)

Stiller seg positiv til hensikten bak planen. Stiller seg også undrende til at taxi ikke er nevnt i noen av dokumentene, derfor er det heller ikke lagt frem noen beskrivelse for hvordan individuell kollektivtransport (taxitjenester) skal løses i sentrum.

Dersom det vedtas å stenge Bryggen, eventuelt Torget og andre deler av sentrumskjernen for biltrafikk, må vi be om følgende tiltak:

- Taxi må sikres tilgang og kunne kjøre i samtlige kollektivfelt (alle steder hvor buss kan kjøre, og helst også i Bybanetraséen).
- Taxi må sikres tilgang til alle lokale gater (grønne gater i figurene).
- Taxi må ha tillatelse og tilgang til å kjøre i alle gater forbeholdt varelevering og tilkomst til eiendommer (prikkete grønne gater).
- Det må utvikles en plan for tilstrekkelig kapasitet og tilgjengelighet for taxiholdeplasser i sentrumskjernen.
- Det må etableres en plan for hvordan nødvendige transportleveranser (pasienttransport, skoletransport, arbeidskjøring og ambulanser/beredskap) skal foregå dersom en av tunellene må stenges.

Fagetatens kommentarer:

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. Alle bygater skal være tilgjengelig for tilkomst med bil, men kjøremønsteret blir i noen tilfeller endret. De konkrete trafikkløsningene på detaljnivå avklares i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane, og i etterfølgende gatebruksplaner i delområder i sentrum.

45. Arne M Rebnord – datert 01.09.2022 (PLAN-2022/23126-18)

- Stiller seg negativ til en plan som øker trafikkmengden i Sandviken.
- Trafikkbelastningen fra motorsykler er ikke beskrevet. Det fokuseres heller ikke på støy fra disse.

Fagetatens kommentarer:

Trafikkplanen anbefaler et sonesystem i sentrum og bruk av et sentrumsringveinnett 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

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.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i boliggate på Fjellsiden og i Sandviken, uavhengig av trafikkløsning (Alternativ 1 eller 2). Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid.

Konkrete støyyvurderinger har ikke vært en del av planarbeidet.

46.

47. Adrian Talleraas/Falske Rekers Aksjeselskap – datert 31.08.2022 (PLAN-2022/23126-17)

Stiller seg positiv til redusert trafikk over Torget og Bryggen, men samtidig bør det være en god anledning til å bidra til byutvikling i Sandviken. Har følgende merknader til Trafikkplan sentrum som i hovedsak er knyttet til området Nye Sandviksvei, Øvregaten og Sandvikskirken:

- Sterkt kritisk til at begge alternativer legger opp til fortsatt stor trafikk og høy fartsgrense (40 km/t) i Nye Sandviksvei, mens det legges opp til redusert trafikk i Sjøgaten.
- Senk farten til 30 km/t i området slik det er i resten av sentrumsområdene.
- Området bør behandles som det sentrumsområdet det tidligere var, og som det jobbes for at det igjen skal bli.
- Ta hensyn til at området har et yrende liv av barn og unge.

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.

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.

Trafikkberegningene viser risiko for noe økt trafikk i boligater på Fjellsiden og i Sandviken, uavhengig av trafikkløsning (Alternativ 1 eller 2). Problemstillingene og mulige avbøtende tiltak er kartlagt og vil bli fulgt opp i videre planarbeid. Eventuelt endrede fartsgrenser bli et tema i dette arbeidet.

48. Morten Gjellestad – datert 30.08.2022 (PLAN-2022/23126-16)

Har følgende uttalelse til planen:

- Stiller seg bak alternativ 1 «Åpent Torget».

49. Finn Arnesen – datert 30.08.2022 (PLAN-2022/23126-15)

Har følgende uttalelse til planen:

- Mener Byrådet og Miljøløftet fremmer «bilhat». Er kritisk til dette.

50. Sigrund Kristiansen – datert 30.08.2022 (PLAN-2022/23126-14)

Har følgende uttalelser til planen:

- Sterkt kritisk til kort høringsfrist.
- Stiller seg negativ til at Torget skal stenges for biltrafikk.

Fagetatens kommentarer:

Høringstiden for denne type saker er normalt 4 uker. Saken ble behandlet av byrådet 30. juni, og lagt ut 2. juli, med ca. to måneders frist for innspill. De fleste avviker ferie i juli, og vi har derfor ikke regnet med juli måned ved fastsettelsen av fristen, som var 6. september. Det har også vært rom for å levere merknad etter fristen, noe flere har benyttet seg av.

51. Åse Marie Tinjar Solheim – 30.08.2022 (PLAN-2022/23126-13)

Har følgende uttalelser til planen:

- Stiller seg negativ til reduksjon i biltrafikk i sentrum.
- Det er diskriminering av personer som av ulike årsaker ikke kan benytte kollektivtransport.

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.

Trafikkplanen legger ikke opp til å stenge deler av sentrum for biltrafikk. Bygatene 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.

52. Bane NOR – datert 29.08.2022 (PLAN-2022/23126-12)

- Rammebetingelsen for jernbanen er i endring. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre muligheten for videre utvikling.
- Arbeid i tilknytning til E39 Fløyfjellstunnelen på viadukten over godsterminalen vil berøre trafikken på godsterminalen. Anleggsarbeid som berører jernbanen, må tilpasses kun korte opphold i togtrafikken. Skulle det vise seg at arbeidene betinger perioder med stopp i trafikken, må arbeidene legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeid på samme strekning. Det er ikke aktuelt å stenge utelukkende på grunn av eksterne behov. Viktig med dialog mellom Statens vegvesen og Bane NOR.
- Jernbanen har en sentral plassering i sentrum. Ved alternativ transport for jernbanen må det sikres på stigning og avstigning nært togstasjonen.
- Hvis gater/veier blir stengt for annen trafikk enn buss, taxi og varelevering er det viktig at buss for tog også kan benytte disse.
- Det diskuteres forslag angående ombygging av veier og kryss i området rundt Bergen stasjon. Bane NOR har ansvaret for å tilrettelegge for alternativ transport og vi ønsker derfor å holdes orientert og å få bidra i fremtidige detaljplaner for ombygging av veinettet.
- Vi gjør oppmerksom på at innenfor 30 meter regnet ut fra nærmeste spors midtlinje, gjelder ett generelt byggeforbud samt forbud mot andre tiltak som utgraving, oppfylling med videre uten at det er gitt tillatelse fra kjøreveiens eier. Dette har hjemmel i jernbanelovens § 10 og gjelder uavhengig av reguleringsplan eller annen byggegrense.

Fagetatens kommentarer:

Tas til etterretning. Bane Nor er en viktig samarbeidspart, og vil bli involvert i videre planlegging.

53. LUKS – Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter – datert 21.07.2022 (PLAN-2022/23126-11)

LUKS mener alternativ 2, med tilpasninger vil være en løsning som gir økt fremkommelighet for varetransporten, samt en mer effektiv varetransport som kan raskere komme vekk fra sentrum. Har følgende uttalelser til planen:

Vareleveringslommer må anlegges på innsiden av sykkelfelt for å unngå konflikter med levering over sykkelfelt.

Unngå rygging over sykkelfelt og gangfelt. Samt rygging til biloppstillingsplass for varelevering, da det må etableres vende/snuplass som er fritt for myke trafikanter.

Vareleveringsarealet må være fritt for myke trafikanter. Dette innebærer at det ikke egner seg med vareleveringsareal ved Torget.

Biloppstillingsplass må ikke være i konflikt med bl.a. fortau, sykkelfelt og bussholdeplass da disse har forbud mot stans.

Det må sikres nødvendig areal slik at gods- og varetransport kan foregå forsvarlig mht. vegbredde og biloppstillingsplass.

Fagetatens kommentarer:

Tas til etterretning. LUKS er en viktig samarbeidspart og vil bli involvert i videre planlegging.