BERGEN KOMMUNE

BYRÅDET

Byrådssak **/26** **Saksfremlegg**

Vår referanse: 2024/157268-61

Bergenhus. Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken - høring og offentlig ettersyn

Hva saken gjelder:
Bergen bystyre vedtok 02.10.2024 i sak 334/24, «Avtale med Vestland fylkeskommune om tunneltrasé for Bybanen gjennom sentrum». Avtalen medfører at det skal utarbeides en ny reguleringsplan for strekningen mellom sentrum og Sandviken. Fylkestinget fattet samtidig tilsvarende vedtak.



Figur 1 - Sykkeltrase gjennom planområdet (blå linje)

I tillegg til å vedta at bybanen skulle gå i tunnel fra Heggebakken til Sjøgaten vedtok Bystyret i sak 334/24:

4. Bystyret ber om at byrådet parallelt med reguleringen av den nye tunneltraséen igangsetter arbeidet med en ny reguleringsplan som regulerer gange, sykkel mv. gjennom sentrum på strekningen fra Kaigaten til Sjøgaten.

I bestilling til Plan- og bygningsetaten fra byrådsavdeling for byutvikling, 11.10.2024, ble vedtaket utdypet:

2. Når traseen for bybanen ikke lenger vil gå gjennom sentrum vil det være rom for å kunne optimalisere sykkelløsningene gjennom sentrum. Det forutsettes at Bryggen skal være bil- og banefri i fremtiden. Dette skal hensyntas i løsningen som legges frem, og det skal arbeides for at den totale trafikkbelastningen på Bryggen blir lavest mulig.

   Reguleringsplanarbeidet må vurdere trafikkavvikling og beredskap i anleggsfase og i ny situasjon. Prinsippene i trafikk plan sentrum skal være gjeldende. Det skal legges opp til et helhetlig og sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Ettersom det legges opp til at bybanen skal gå i Sjøgaten skal det i planarbeidet vurderes å flytte sykkelveien fra Sjøgaten til Amalie Skrams vei.

Hovedsykkelrute Torget – Skuteviken er del av et samlet reguleringsplanforslag med planen for Bybanen, Delstrekning Kaigaten – Sandviken.

Planarbeidet er innenfor rammene av planprogrammet for Bybanen til Åsane, men det må utføres supplerende konsekvensutredninger, inkludert supplerende konsekvensvurderinger for verdensarv, tilpasset ny situasjon.

Planarbeidet har arbeidet parallelt med to reguleringsplaner, kalt «baneplanen» (planID 70720000) og «sykkelplanen» (planID 70730000). Bybanetraséen ligger i sin helhet innenfor planforslaget for «baneplanen». Der Bybanen går i dagen er også sykkeltilrettelegging vist i «baneplanen». Der Bybanen går i tunnel i sentrum reguleres hovedsykkelruten i dagen som egen plan, «sykkelplanen».

Denne saken omhandler sykkelplanen «Hovedsykkelrute, Torget – Skuteviken, Plan ID 71730000.

Fagetatens vurdering og anbefaling:
Planoppstarten beskrev at planen skal regulere en hovedsykkelrute gjennom sentrum, en sammenhengende sykkelrute. Samtidig legger fagetaten til grunn at alle planer må forholde seg til Bergen kommunes Sykkelstrategi som beskriver at det skal tilrettelegges for sykling i flere gater innenfor planområdet i både sentrum og Sandviken, i henhold til det definerte sykkelnettet i strategien. Fagetaten har derfor arbeidet for å regulere et best mulig sykkel-tilbud i og gjennom planområdet.

Både fysiske og trafikale begrensninger har gjort det svært vanskelig å etablere et sammenhengende separat sykkeltilbud gjennom hele planområdet. I flere gater tilrettelegges det for et nytt separat sykkeltilbud, mens i andre gater videreføres allerede etablert sykkeltilbud.

I deler av både Sandviken og sentrum viser planforslaget at det ikke er plass til å tilrettelegge for et separat sykkeltilbud innenfor planområdet. Det legges derfor opp til at tilbudet i noen gater vil være «sykling i blandet trafikk». Fagetaten vurderer at dette flere steder kan være en akseptabel eller god løsning i henhold til vedtatt sykkelstrategi. Andre steder mangler gode alternativer, og et manglende separat sykkeltilbud vil innebære økt blanding av gående og syklende, det vil si sykling på fortau, over torg og lignende med de ulempene det kan gi.

Løsningen som plan og bygningsetaten anbefaler er:

- Kaigaten – Torget
  - Det er her ikke funnet en god nok løsning innenfor planområdet som ivaretar tilstrekkelig trafikksikkerhet for syklende uten å redusere fremkommelighet for kollektivtrafikken.
  - Premisset om bevaring av dagens sentrumsterminal gjør at det ikke lar seg gjøre å få til en separat sykkeltilrettelegging på denne strekningen.
  - Det er lagt opp til at syklende skal krysse Christies gate med signalregulering som gir gående og syklende prioritet.
  - For å ikke lede syklister mot den komplekse trafikale situasjonen i krysset Kaigaten / Byparken fjernes sykkeltilretteleggingen i vedtatt løsning fra Rasmus Meyers allé.
  - For å avbøte på dette vil det settes i gang et eget prosjekt som spesifikt vil arbeide for å finne en løsning for sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum som ivaretar nødvendig trafikksikkerhet og fremkommelighet.

- Torget og Bryggen
  - Det legges opp til en løsning med sykkelfelt i hver kjøreretning.
  - Denne løsningen vurderes samlet sett å gi best måloppnåelse.

- Bradbenken - Skuteviken
  - Viderefører sykkelveien som nylig har blitt bygget av Statens vegvesen.
  - På store deler av strekningen legger planforslaget opp til bredere fortau enn det som er etablert i dag.

- Skuteviken – Ekregaten (Denne strekningen reguleres i «baneplanen»).
  - Dagens sykkeltunnel under Rothaugen videreføres med nødvendige utvidelser slik at det blir plass til sykkelvei med fortau.

- Fra sykkeltunnel etableres en rampe med sykkelvei og fortau i muren i Sjøgaten ved «Slaktehustomten» opp til Sandviken Brannstasjon. Stigningen er for bratt til at rampen kan universelt utformes.
- Ved Sandviken Brannstasjon legges det opp til signalregulering for sykkelvegen for kryssing av Sandviksveien, tilsvarende løsningen i Lars Hilles gate utenfor Grieghallen.
- Syklende i nordlig retning fletter med øvrig trafikk i Ekregaten. Syklende i sørlig retning mot krysset i Ekregaten er gitt sykkelfelt inn mot krysset.
- Ekregaten enveiskjøres. Dette forenkler krysset og gir syklende bedre oversikt og kontroll

- Ekregaten - Amalie Skrams vei (Denne strekningen reguleres i «baneplanen»)
  - Denne strekningen reguleres i «baneplanen», men omtales likevel her.
  - Det legges opp til sykling i blandet trafikk.
  - Dagens situasjon opprettholdes, og reguleres ikke, med unntak av noen små tilpasninger i krysset Sandviksveien / Ekregaten

- Amalie Skrams vei – Åsaneveien (Denne strekningen reguleres i «baneplanen»)
  - Nordre del av Amalie Skrams vei foreslås som gang/ sykkelvei som går over i sykkelvei med fortau helt i nord.
  - Det etableres ny gang- og sykkelbro ved Munkebotn som leder over mot sjøsiden, der den møter hovedsykkelruten slik den er regulert i gjeldende reguleringsplaner for Bybanen.

Plan- og bygningsetaten mener at planforslagene, med de valgte løsningene som legges frem, er det beste svaret på bestillingen. De prioriteringene som er gjort i planprosessen har vært gjenstand for omfattende vurderinger og avveininger av ulike hensyn i samarbeid med partene i Miljøløftet. Plan og bygningsetaten mener at planforslaget for Bybanen fra sentrum til Sandviken løser i stor grad hovedformålet med planarbeidet: Å regulere Bybanen og hovedsykkelrute, med tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten.

Videre vurderes teknisk forprosjekt å være tilstrekkelig gjennomarbeidet til å gi sikkerhet for at løsningen som legges til grunn for reguleringsplanen er gjennomførbare, kostnadseffektive og oppfyller krav til sikkerhet.

Fagetaten vurderer at til tross for at planforslaget for Bybanen fra sentrum til Sandviken inneholder løsninger som har uønskede virkninger, løser planforslaget samlet sett de viktigste delene av bestillingen og anbefaler derfor at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Økonomiske konsekvenser:
Ved bygging av nytt sykkelanlegg i sentrum, og omlegging av trafikkmønster, vil det bli behov for omlegging av VA-nett mv. Omfang av økonomiske konsekvenser for kommunen vil ikke være avklart før etter høring. Selve høringen gir ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

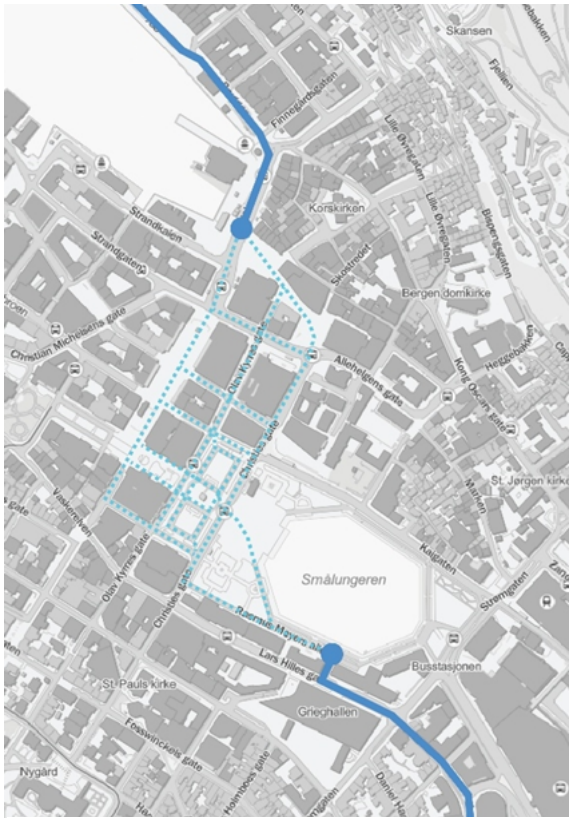
Byrådens vurdering og anbefaling/konklusjon:

<u>Kaigaten–Torget</u>
Byråden er enig med fagetaten i at det ikke bør tilrettelegges for sykkelløsninger som reduserer trafikksikkerheten, eller øker konfliktnivået mellom syklende, gående, kollektivtransport og øvrig trafikk.

Området mellom bybaneholdeplassen Kaigaten og sentrumsterminalen i Olav Kyrres gate vil med bybane til Åsane få store fotgjengerstrømmer. Dette sammen med at området blir trafikkert med et høyfrekvent busstilbud gjør at man bør tilrettelegge for hovedløsning for sykkel utenom de mest trafikkerte områdene.

Byråden skulle gjerne se at dette var løst før sykkelplanen legges ut til offentlig ettersyn. Likevel er det slik at de syklene skal til en rekke målpunkt både i sentrum og nord, sør og vest for sentrum. Byråden vurderer at de ulike sammenkoblingene bør sees på helhetlig, og støtter derfor Plan- og bygningsetaten i at dette bør løses i et eget prosjekt.

Byråden mener likevel det er viktig å vite hvordan sykkel gjennom sentrum løses for å ha et best mulig beslutningsgrunnlag før sykkelplanen endelig vedtas.



Figur 2 Fordeling av syklende i bykjernen slik planforslaget foreligger

Byråden anbefaler derfor at det settes i gang et sykkelprosjekt som for å finne en løsning for sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum som ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet, slik at prinsippløsning om mulig foreligger før endelig vedtak av sykkelplanen.

<u>Torget og Bryggen</u>

Veiarealet ved nedre del av Torgallmenningen reduseres fra fem til to kjørefelt. Dette gir mulighet for bredere fortau og en generell opprustning av byrommene.

Ny utforming mot Strandkaien og innføring av trafikkplan sentrum gjør at trafikken i området blir så redusert at man kan etablere fotgjengerfeltene uten lysregulering.

På Torget tilrettelegges det for sykkelfelt på begge sider av kjørebanen forbi Vågsallmenningen.

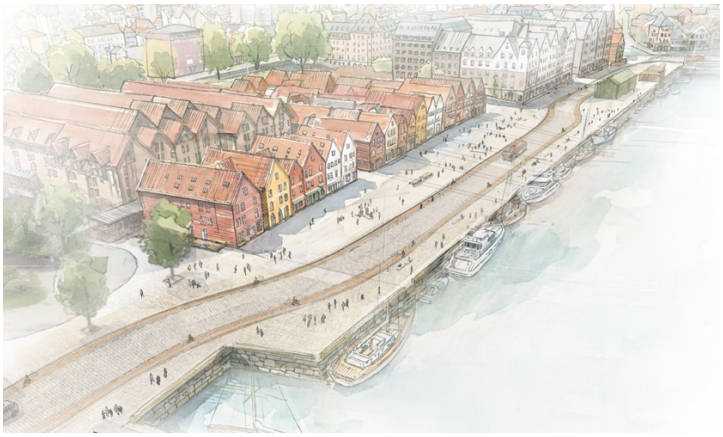

Figur 3 - Skisse løsning for Torget

Dette, sammen med de utvidede fortausbreddene, vil gi en betydelig forbedring fra dagens situasjon for fotgjengere. Byråden vurderer at dette, sammen med pågående planer om opprustning av Fisketorget som byens og regionens markedsplass for lokale produkter og sjømat, vil gi et stort løft i forhold til dagens situasjon.

På Bryggen tilrettelegger planen for toveis kjørebane samt sykkelfelt over Bryggen.

Dagens buss- og taxilommer flyttes bort og det blir mindre areal til trafikk og mer areal til fotgjengere og opphold.

Som følge av Trafikkplan sentrum blir trafikken langs Bryggen kraftig redusert, og kjøreareal skal kun benyttes av et begrenset antall rutebusser, samt taxi, varelevering og eventuelt turbusser.



Figur 4 - Illustrasjon Bryggen

Byråden mener at dagens situasjon på Bryggen er uoversiktlig. Turister vandrer rundt, samtidig som syklende og el-sparkesykler kjører slalåm mellom dem. Planforslaget legger opp til sykkelfelt, som vil separere syklende og gående. Prinsippene i juridisk bindende illustrasjonsplan vil forsterke de naturlige ledelinjene. Både belegning og møblering vil støtte opp under dette og fremheve kvalitetene til verdensarvstedet Bryggen.

Bradbenken–Skuteviken

Statens vegvesen har nylig ferdigstilt sykkelløsningen mellom Bradbenken og Skuteviken, og byråden støtter at man beholder dette anlegget som har gitt et stort løft for både syklende og gående på strekningen. På store deler av strekningen legges det opp til bredere fortau på sjøsiden. Dette vil ytterligere forbedre situasjonen. Byråden mener det ville vært økonomisk lite hensiktsmessig å rive dagens nyetablerte anlegg, og støtter derfor at planen benytter allerede eksisterende sykkelløsning.

Skuteviken–Ekregaten

Rampen med sykkelvei og fortau i muren i Sjøgaten opp til Sandviken Brannstasjon, er relativt bratt og ender i en tunnel. Dette gjør at syklende kan få høy fart ned bakken. Det er derfor svært viktig at en ved overgangen til tunnelen har gode siktforhold og nødvendig bredde til å separere syklende og gående for å unngå potensielt trafikkfarlige situasjoner.



Figur 5 - Illustrasjonsplan ved Slaktehustomten

Det er også viktig at lyssettingen i inngangen til tunnelen blir god. Stigningen er for bratt til å kunne universelt utformes, men det er også mulighet å bevege seg gjennom Johan Mohrs gate som har vesentlig lavere stigningsforhold.

Ved Sandviken Brannstasjon legges det opp til signalregulering for sykkelvegen for kryssing av Sandviksveien, tilsvarende løsningen i Lars Hilles gate utenfor Grieghallen. Signalreguleringen der sørger for egen fase for syklende uten konflikt med trafikk i Sandviksveien. Syklende i nordlig retning fletter med øvrig trafikk i Ekregaten, mens syklende i sørlig retning mot krysset i Ekregaten får sykkelfelt inn mot krysset.

Det at Ekregaten enveisreguleres forenkler krysset og gir syklende bedre oversikt og kontroll. Det er svært viktig at signalreguleringen av sykkelkryssingen av Sandviksveien ikke fører til for stor tilbakeblokkering mot Kristiansholmkrysset. Dette er viktig for å unngå kø som i verste fall gir blokkering av Bybanen. Kryssingen i Lars Hilles gate fungerer imidlertid godt uten vesentlig tilbakeblokkering. Likevel ber byråden om at plan for trafikkavvikling i krysset blir presentert i det videre prosjekteringsarbeidet frem mot endelig vedtak. Dersom det skulle vise seg å være kapasitetsbegrensninger, bør avbøtende tiltak som forbud mot venstresving mot Ekregaten i sørgående retning vurderes.

Forhold til verdensarven
I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en ny konsekvensutredning for verdensarven Bryggen (KUVA-rapport) basert på løsningen som nå fremmes. Rapporten er utarbeidet som et selvstendig og uavhengig arbeid.

Rapporten er ikke endelig og vil oppdateres helt frem til realisering av tiltaket. Forvaltningen av verdensarven må derfor sees som en kontinuerlig prosess gjennom hele prosjektforløpet, der ny kunnskap, nye avbøtende tiltak og eventuelle endringer i tiltaket fortløpende innarbeides i vurderingene. KUVA-rapporten vurderer de to planforslagene, driftskonsept, trafikal situasjon, og andre virkninger samlet.

Det er i hovedsak forhold i «baneplanen» som gir negativ konsekvens i KUVA-rapporten, mens tiltakene i «sykkelplanen» og juridisk bindene illustrasjonsplan bidrar positivt, ved eksempelvis fjerning av busskur foran husrekkene mm.

Økonomi
Som del av planarbeidet ble det i september 2026 gjennomført kostnadsanslag for det nye planarbeidet. Det nye planforslaget for «sykkelplanen» er beregnet å koste 1,4 milliarder.

Planforslaget har stort fokus på å oppgradere byrom og kvaliteter på torg og parkareal. Det er imidlertid slik at statens retningslinjer for finansiering kun tillater at det legges inn kostnader som er nødvendig for å gjennomføre prosjektet, og at tilskuddet ikke skal benyttes til fordyrende løsninger. Den delen som ikke finansieres av staten, må finansieres lokalt fra bykassen, fylkesbudsjett, eller gjennom andre finansieringsløsninger som utbyggerbidrag mv.

Størstedelen av kostnadene er knyttet til Torget og Bryggen hvor det skal etableres sykkelfelt på en strekning på ca. 600 meter. Byråden ser grunn til å sette spørsmål ved om kostnaden på 1,4 milliarder lar seg finansiere. Byråden vil derfor i tiden fremover mot endelig vedtak foreta en grundig gjennomgang og vurdering om kostnadene som ligger i prosjektet i faktisk er til opparbeiding av sykkelløsning eller kun en generell oppgradering av byrom. Byråden ønsker å invitere de andre veieierne inn til en samlet gjennomgang av kostnadene, både med hensyn til fordeling og faseplanlegging for gjennomføring.

Oppsummering
Byråden anbefaler å sende planen på høring ettersom den henger tett sammen med bybaneplanen og det er overlappende tema i planene. Byråden anbefaler også at det settes i gang et sykkelprosjekt som for å finne en løsning for sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum som ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Vedtakskompetanse:
Byrådets fullmakter vedtatt av Bergen bystyre 27. november 2024 i sak 462/24 punkt 2.16 Fullmakter på byutviklingsfeltet:

Innenfor fagområdene klima, miljø, byggesak og byutvikling har byrådet fullmakter til å utøve myndighet med utgangspunkt i Plan- og bygningsloven (pbl.) og annet relevant lovverk med unntak av saker der:
a) myndigheten i henhold til lov ligger til kommunestyret selv
b) bystyret har delegert myndighet til utvalg for miljø og byutvikling

c) bystyret i kommunal plan eller vedtekt har fastsatt at myndigheten ligger til bystyret eller annet organ.

Byråd for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1) I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10, sendes følgende forslag til detaljregulering på høring og legges ut til offentlig ettersyn:

   a) Detaljregulering, Bergenhus. Hovedsykkelrute Torget - Skuteviken, arealplan-ID 71730000, vist på plankart, datert 25.09.2026

   b) Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 01.10.2026.

2) Det settes i gang et sykkelprosjekt som for å finne en løsning for sammenhengende sykkeltilbud gjennom sentrum som ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet.
   Det skal arbeides for at forprosjekt med prinsippløsning foreligger før endelig vedtak av sykkelplanen.

Dato: 29. oktober 2026

Eivind K. Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:
Fagnotat, datert 01.10.2026
A. Reguleringsplankartene. PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
A1. Reguleringsplankartene. Temakart PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
B. Reguleringsbestemmelser. PlanID 71730000. Datert 01.10.2026
C. Planbeskrivelse. PlanID 71730000. Datert 01.10.2026
C1. Risiko- og sårbarhetsanalyse. Datert 25.09.2026
C2. Driftskonsept BT5 fra VLFK. Datert 23.06.2025
C3. Kostnadsoppsummering kalkyle. Datert 30.09.2026
C4. VA-rammeplan med infrastrukturplan. Datert 25.10.2026
C5. Miljøprogram. Datert 23.10.2026
C6. Støyrapport Akustikk støy strukturlyd vibrasjoner. Datert 25.10.2026
C7. Samfunnsøkonomisk analyse med nyttekostnadsanalyse. Datert 25.10.2026
C8. Stormflo. Datert 25.10.2026
D. Illustrasjonsplan. PlanID 71730000. Datert 25.09.2026
E. Teknisk forprosjekt. Datert 25.09.2026
E1. A-tegning Tegningsliste. Datert 25.10.2026
E1. B-tegninger Oversiktsplan. Datert 25.09.2026
E1. D-tegninger Veg. Datert 25.09.2026
E1. F-tegninger Normalprofil. Datert 25.09.2026
E1. J-tegning Kantsteinsplan. Datert 25.09.2026
E1. M-tegninger Signalplan. Datert 25.10.2026
E1. O-tegninger Landskapsplan. Datert 25.09.2026
E1. X-tegninger Gravedybder. Datert 25.09.2026
F. Heritage Impace Assessment (KUVA) Rapport. Datert 25.09.2026
G. Merknadsskjema med kommentarer. Datert 27.10.2026