

# Bybanen fra sentrum til Åsane

---

Oppsummering av merknader ved oppstart.

PBE 04.11.2020.

UTTALELSER OG MERKNADER – Varsel om oppstart av planarbeid 2018

- Delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. Plan ID 65800000, detaljreguleringsplan. Saksnr. **201807496** (BK 360 ref. 2018/18571)
- Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. Plan ID 65810000, områdereguleringsplan. Saksnr. **201807497** (BK 360 ref. 2018/18583)
- Delstrekning 3, Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset. Plan ID 65820000, områdereguleringsplan. Saksnr. **201807500**. (BK 360 ref. 2018/18562)
- Delstrekning 4, Tertneskrysset - Vågsbotn. Plan ID 65830000, områdereguleringsplan. Saksnr. **201807501** (BK 360 ref. 2018/31523)
- Fløyfjellstunnelen, forlengelse til Eidsvåg. Plan ID 65840000, områdereguleringsplan. Saksnr. **201807502**. (BK 360 ref. 2018/18580)
- Hovedsykkelrute Bradbenken - Munkebotstunnelen. Plan ID 65790000, detaljreguleringsplan. Saksnr. **201807494** (BK 360 ref. 2018/18563)

Dette vedlegget gjelder innkomne uttalelser og merknader til planforslag jf Oppstart plan, kunngjort dd. 19.05.2018.

Uttalelsene og merknadene er samlet, oppsummert og kommentert av fagetaten. Fagetatens kommentar til uttalelsene er framhevet med *kursiv tekst*.

Del 1 gjelder uttalelser fra offentlige instanser og lag/organisasjoner.

Del 2 gjelder merknader fra private interesser.

[\[Link til plassering i dokument:\]](#)

DEL 1

UTTALELSER FRA OFFENTLIGE INSTANSER  
MERKNADER FRA LAG, INSTITUSJONER OG FORENINGER

DEL 2

PRIVATE MERKNADER TIL DS1  
PRIVATE MERKNADER TIL DS2  
PRIVATE MERKNADER TIL DS3  
PRIVATE MERKNADER TIL DS4  
PRIVATE MERKNADER TIL DSF  
PRIVATE MERKNADER TIL DSS

Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.

# DEL 1

## UTTALELSER FRA OFFENTLIGE INSTANSER

Avsender <small>(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)</small>	Uttalelse gjelder:						Dok.nr
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSF	DSS	
Mattilsynet	X	X	X	X	X		11
BIR Nett AS	X						67
Bymuseet	X	X	X	X	X		71
VA-etaten	X	X	X	X	X	X	79 64 39 51 33 33
Byantikvaren	X	X	X	X	X	X	80
Fylkesmannen i Hordaland	X	X	X	X	X	X	81
Statsbygg	X	X	X	X	X	X	79
Bergen Brannvesen	X	X	X	X	X	X	83 68 43 58 36 36
Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)	X	X	X	X	X	X	36
AVINOR AS	X	X	X	X	X	X	38
Direktorat for mineralforvaltning	X	X	X	X	X	X	37
Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd		X		X			33
Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømeråd		X		X			34
Bymiljøetaten, Bergen kommune	X	X	X	X	X	X	44
BKK Varme AS	X						33
BKK Nett AS	X	X	X	X	X	X	72
Bergen Havn AS	X	X	X	X	X		45

Avsender (Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	Uttalelse gjelder:						Dok.nr
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSF	DSS	
Forsvarsbygg	X					X	48
Byarkitekten	X	X	X	X	X	X	52
Statens vegvesen	X	X	X	X	X	X	75
Hordaland fylkeskommune	X	X	X	X	X	X	91
Bane NOR	X					X	31
Helsevernenheten, Bergen kommune						X	37
Kystverket Vest	X	X	X	X	X	X	29
Sandviken menighetsråd og sokneprest i Sandviken		X					27
Riksantikvaren	X						106
Sjøfartsmuseet	X		X				106/ 324

## Mattilsynet

Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Utbygging av veier og jernbanelinjer og annen anleggsvirksomhet innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som befinner seg i jorda. Faren for spredning er størst fra dyrka mark, men kan også forekomme på gjengrodde arealer, i skog og i private hager. Kommenterer at det er viktig at kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, er seg sitt ansvar bevisst.

Før igangsetting av anleggsarbeid bør Mattilsynet kontaktes for å kunne gi informasjon om status for ulike skadegjørere, inkl. floghavre, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.

Det vil være anleggsarbeid i nærheten av Jordalsvannet, en av hovedråvannskildene for Bergen vannverk. Her må ROS-analyse spesielt omtale vern mot tilsig til drikkevannskilden og det må settes inn nødvendige forebyggende tiltak slik at råvannskilden Jordalsvatnet ikke blir forurenset.

## BIR Nett AS

Peker på at det er flere punkter langs DS1 der planlagt bybanetrasé sammenfaller med eksisterende bossnettrasé i lengderetning eller kryssende. For flere av disse punktene vil omlegging av bossnettet, om det er behov for det, være svært vanskelig da det mangler alternative traséer.

Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av de tekniske begrensninger et bossnett-anlegg har, og BIR Nett vil her kunne stille sin ekspertise til rådighet, samt lage et opplegg for medvirkning og samarbeid. Gjør oppmerksom på at bossnettet er retningsbestemt og har derved fysiske begrensninger og ingen omkjøringsmuligheter.

## **Bymuseet**

Museet har mer enn 200.000 besøkende årlig, og tallet er stigende. Anlegg som er berørt av reguleringsplanene for Bybane til Åsane er særlig Bryggens Museum, Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning, og friluftsmuseet i Gamle Bergen. Museets største og best besøkte anlegg ligger langs planlagt trasé. Disse museumsarenaene er satsningsområder for Bymuseet, og ikke minst viktige bærebjelker inntektsmessig, og som grunnlag for vår formidling og forvaltning. Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning forteller historien om festningens sentrale plass både for kongemakt, kirke og politisk liv i middelalderen. På Bryggens Museum forvalter og formidler vi blant annet det store middelaldermaterialet etter de arkeologiske utgravningene på Bryggen og vi har ansvar for formidling av verdensarvstedet Bryggen.

Et nytt planlagt publikumsbygg for friluftsmuseet Gamle Bergen vil sikre at museumsanlegget i større grad blir et helårsmuseum og mangedoble dagens besøkstall på 30.000 årlige besøkende. Bymuseet anser årlige besøkstall på 100 000 - 150 000 som realiserbart, og ber om at dette tas med i beregningen for passasjergrunnlaget i Sandviken/Nyhavnsområdet.

### DS1:

Ønsker ikke bane foran Bryggen. Kulturminneverdihensyn. Støtter innspillene fra Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen.

Det må uavhengig av trasévalg gjennomføres tiltak for å gjøre Bryggen bilfri.

Ønsker nærmere utredning av terrortrusselen mot kulturverdier og folkemengder, og økt behov for sikkerhet og evakueringsmuligheter for kulturobjekter og publikum (først og fremst knyttet til Bryggen).

Bekymret for at en Bybane over Bryggen og i Sandbrogaten eventuelt vil gi en langvarig anleggsfase og i stor grad kunne påvirke tilgjengeligheten til deres kulturarenaer. Svært negativ økonomisk effekt på Bymuseet.

Bekymret for at det er stor sannsynlighet for at kulturminner vil dukke opp i grunnen, som vil kreve ytterligere utredninger og forlengelse av prosjektet.

### DS2:

I friluftsmuseet Gamle Bergen i Nyhavn / Sandviken formidles byens urbane historie gjennom bygninger, samlinger og «levende» museumsformidling. I dag har dette museet om lag 30.000 besøkende årlig. Med nytt planlagt publikumsbygg (under prosjektering) vil museumsanlegget i større grad bli et helårsmuseum, og vi beregner en mangedobling av besøkstallene her ute. Mellom 100.000-150.000 besøkende årlig er et realiserbart. Dette må tas med i beregningen når det gjelder passasjergrunnlag i Sandviken / Nyhavnsområdet.

Bymuseet er bekymret for den negative virkningen av en anleggsperiode.

For Bymuseet er det særlig viktig at det sikres god tilkomst til Gamle Bergen og Sandviken sjøbad som ligger ved museumsområdet. Her bør også planlegges god sykkelparkering. Gamle Bergens park og sjøområde er et av få offentlig tilgjengelige rekreasjonsområder nær sjøen. Dette er stadig mer i bruk etter omfattende utbygginger i nærområdet den siste tiden. Det er svært begrenset med parkeringsplasser i området og er derfor avhengig av god offentlig transport, samt tilrettelegging for miljøvennlig transportmuligheter som sykkel. Bymuseet går gjerne i nærmere dialog om dette i den kommende utredningsperioden.

## **VA-etaten**

VA-rammeplaner skal inngå som en del av reguleringsplanen, jfr. bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2010, pkt. 8. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-etaten peker på at det i reguleringsbestemmelsene må stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen. VA-etaten beskriver grundig punktvis hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen.

Beskriver at VA-rammeplanen utarbeides med faglig veiledning fra VA-etaten. Ferdig utarbeidet VA-rammeplan sendes til VA-etaten for uttalelse i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget 1.gangs behandling.

Beskriver at løsninger for håndtering av overvann og flom må vurderes og innarbeides i tidlig planfase, samt følges opp i anleggsfasen. Viser til VA-norm for BK, retningslinjer for overvannshåndtering.

Eksisterende avrenningssituasjon skal i størst mulig grad opprettholdes ved å etablere anlegg for fordrøyning og infiltrasjon av overvann.

Det er nødvendig å legge til rette areal der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn avløpssystemets kapasitet. Slike flomveger må planlegges og vises i reguleringsplaner og i tekniske planer.

I den grad Bybanen legges høyere eller lavere enn eksisterende gategrunn/terreng må eksisterende avrenning/flomveger sikres.

Utbyggingen må ivareta hensynet til kontinuerlig drift og vedlikehold av VA-anlegg, både i anleggs- og driftsfase. Midlertidige planer for vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering må lages for anleggsfasen. Planer for midlertidig situasjon må tas med i VA-rammeplan.

Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.

VA-kart for alle DS lagt ved.

VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen.

Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.

VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.

#### DS1:

Bør utarbeides en infrastrukturplan med Graveklubben m.m.

#### *Trasé i sentrum:*

Fremføring av Bybanen i trase i dagen medfører store omleggingsarbeider for ledninger og kabler i grunnen. Spesielt utfordrende er traseen fra Kaigaten over Bryggen til tunnelinnslag i Sandbrogaten.

Fra Torgalmenningen til Bryggesporden ligger det en avløpskanal (avløp felles) på 1600mm bredde og 700mm høyde. Videre langs Bryggen går det 2 stk. 1000 avløpsrør som ble bygd/lagt i 1921-22. I tillegg er det vannledninger på 300-400mm på enkelte deler av strekningen.

Ledningene ligger relativt dypt og dypere enn annen infrastruktur, som medfører at omlegging vil berøre kulturlaget flere steder. Særlig utfordrende er traseen langs Sandbrogat. der kulturlaget er spesielt innholdsrikt. I tillegg er det viktig å opprettholde grunnvannsstanden.

Kommenterer at hensynet til tidevann, grunnvann og kulturlag gjør ledningsomlegging i sentrum utfordrende å gjennomføre. I utgangspunktet kan avløpsledningene rehabiliteres med NoDig-metoder (metoder med minimal graving) uten konsekvenser for grunnvannet og kulturlaget. Dersom disse ledningene må legges om blir det teknisk krevende og dyrt. Med bakgrunn i omleggingsarbeider fra tidligere etapper vil kostnadene her kunne komme opp i en størrelsesorden på 100 mill. kroner.

#### *Strekningen Nikolaikirkeallmenningen – Dreggsallmenningen:*

På denne strekningen ble vegtraseen lagt ut på tidligere kaioområde bl.a. for å redusere belastningen på trehusbebyggelsen på Bryggen. Omleggingen i 2003/2004 medførte at vegen ble flyttet over de nevnte 1000mm avløpsledningene fra 1922 og at det måtte legges ny 400mm vannledning mellom vegbanen og kaifronten.

Etter veglovens § 32 kan ledninger legges i veggrunn når det er gitt tillatelse til det. Vilkår for tillatelsen er at ledninger må flyttes dersom det er nødvendig av hensyn til veginteressene. På denne strekningen

er avløpsledningene lagt på kaiområdet utenfor opprinnelig veggrunn. Omlegging av disseledningene må derfor innarbeides i Bybaneprojektet både når det gjelder tekniske løsninger og kostnader. Det samme gjelder den nye vannledningen dersom den må legges om.

*Strekningen Bryggesporden-Nikolaikirkeallmenningen:*

Det kan synes som om hovedvannløpsledningene også på denne strekningen er lagt på opprinnelig kaiområde, men at vegareal over tid har blitt utvidet over kaiområdet slik at ledningene i dag ligger i nåværende veg. Dette må avklares videre i prosessen.

*Overvann og flomveger:*

I dag eksisterer det ikke noen fungerende flomveg fra lavpunktet nederst i Vågsallmenningen mot Torget, da den opprinnelige vannveien er blitt «oppdemmet», blant annet av mange lag av asfalt. Anbefaler at vannveien vurderes og reetableres i forbindelse med kryssing av Bybanen.

DS2:

På grunn av prosjektets størrelse og kompleksitet, ber VA-etaten om at det utarbeides en mer omfattende infrastrukturplan, utover det en ordinær VA-rammeplan favner om. Det må være et samarbeid med/mellom Graveklubben og andre involverte graveaktører, der alle bidrar til en felles plan, som omfatter VA-ledninger, bosnett, fjernvarme, andre kabler, med mer. Regner med at NS 3070 (Samordning av ledninger i grunnen) legges til grunn i denne sammenhengen.

DS3:

Jordalsvatnet er en drikkevannskilde for store deler av Åsane. Viktig at man unngår fare for forurensning ved bygging av banen og når den er i drift.

Viser til at det ble etablert eget overvannssystem da motorvegen i sin tid ble lagt gjennom nedbørfeltet til Jordalsvatnet for å føre forurenset vann ut av nedbørfeltet. Viktig å være oppmerksom på dette forholdet.

Må tas tilstrekkelig hensyn i forbindelse med eventuelt sprengningsarbeid for å unngå lekkasje fra kilden og eventuelt tilførsel av forurensning til kilden.

Bygging innenfor nedbørfeltet til drikkevannskilden er i strid med klausuleringsbestemmelsene for Jordalsvatnet, og derfor ikke kan tillates. For bygging nær og delvis inntil dammen til Jordalsvatnet må det foretas en ROS-analyse.

Viktig å sørge for at sprengningsarbeider ikke kan skade Glasskaråsen høydebasseng. Bassenget ligger nord for Jordalsvatnet, er en råsprengt tunnel på cirka 1km og fungerer som en del av overføringsnettet.

Hensyn til drikkevannet må ivaretas i den videre plan- og gjennomføringsfasen.

DS4:

Forutsetter at ansvarlig planprosjekterende og utførende tar tilstrekkelige hensyn til eksisterende kommunale avløpstunneler og overvannstunneler som krysser under planområdet. Utbygger står ansvarlig ved eventuelle skader som påføres tunnel/ledningsanlegg som følge av tiltaket.

Påpeker at det må tas hensyn til Daleelva ved utarbeidelse av planer. Kapasiteten til Daleelva må ikke reduseres eller endres på annen negativ måte.

DSF:

Må ta tilstrekkelig hensyn til eksisterende kommunale vann-, avløps- og overvannstunneler som krysser planområdet ved/nær Eidsvågtunnelen. Peger på at utbygger står ansvarlig ved eventuelle skader som påføres tunnel/ledningsanlegg som følge av tiltaket.

DSS:

VA-etaten gjør oppmerksom på at det ligger kommunale ledninger m/ tilhørende anlegg gjennom planområdet. Ansvarlig prosjekterende må ta hensyn til disse. Dersom tiltak kommer i konflikt med de eksisterende kommunaleledningene som krysser over planområdet, må disse legges om. Kostnader ved en eventuell omlegging skal dekkes av utbygger.

Peker på at tillatt minimumsavstand mellom off. ledningsanlegg og byggverk/fundamentering ol. er minimum to meter ved normal leggedybde (1,5m). Ved større leggedybde må avstanden økes. Det tillates heller ingen oppfylling i ledningstraseen.

Utforming og høyde på sykkelvei i forhold til gategrunn/terreng må ta hensyn til eksisterende avrenning/flomveger.

## Byantikvaren

Beskriver at det aktuelle strekket mellom sentrum og Ytre Sandviken er blitt dokumentert og analysert i en rekke sammenhenger de siste 20 årene, men at strekket Eidsvåg – Åsane ikke er like godt dokumentert og behandlet, og at kunnskapen om disse områdene er noe mangelfull. Det vil bli behov for å gå nærmere inn på problemstillinger og løsninger ved detaljering av traséen, og deler av den vedtatte traseen er heller ikke tilstrekkelig utredet. Dette gjelder i stor grad forlengelsen av Fløyfjellstunnelen med tunnelinnslag både i Sandviken og Eidsvåg.

Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet.

Store deler av bybanetraseen vil komme i berøring med svært verdifulle kulturminner og kulturminnemiljøer. Dette tilsier at det må gjøres et grundig arbeid for å sikre verdiene i arbeidet med de ulike reguleringsplanene. Reguleringsplanen må sikre at det stilles høye krav til detaljutforming og materialbruk.

Ber om å få være i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i det videre planarbeidet.

### DS1:

DS1 er spesielt sårbar for linjeføring og innføring av nye elementer. Kulturminnegrunnlaget for Vågen, Kaiene og verdensarvstedet Bryggen er et godt utgangspunkt for videre analyser og vurderinger, og presiserer at spesielt kartet som viser de historiske veifarene, plassene og allmenningene er et viktig innspill til videre detaljering av linje og møblering.

Det må tas spesielle hensyn til allmenningene som viktige strukturerende elementer i byrommet. Kartet som viser de ulike stilene som preger bebyggelsen kan også gi viktige innspill til utforming og materialvalg.

Må rettes særlig fokus på reduksjonen av trafikkbelastningen i Øvregaten, håndtering av turistbusstrafikk og risiko for endringer i hydrogeologiske forhold i forbindelse med tiltaket.

Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet. Merknader til konsekvensutredninger og tilleggsutredninger fra kulturminnemyndighetene skal følges opp i planarbeidet.

Byantikvaren kommenterer at flere av tidligere nevnte innspillene (samt forutsetninger fra HFK) allerede er satt i gang, men trekker frem enkelte av tiltakene:

- Oppfordrer til at det så snart som mulig søkes avklaring av tiltakets innvirkning på Bryggen som verdensarvsted gjennom KLD og en internasjonal faggruppe (ICOMOS) med vurdering av konsekvensene (*Heritage Impact Assessment*). Kommenterer at metoden ble tatt i bruk av Norconsults kulturminnefaglige ekspertise, som en del av tilleggsutredningene i 2013, men at det også bør utføres av en uavhengig internasjonal gruppe. Beskriver at en *Heritage Impact Assessment*-analyse skal foreligge før planarbeidet legges ut på høring.
- Understreker viktigheten av å følge opp punktet om tiltakets barriereeffekt, både fysisk i forhold til skinner, høyder og andre faste elementer, og opplevelsesmessig. Direktivet om antiterroriltak blir også viktig å avklare i plansaken.
- Beskriver kulturminneforvaltningens innspill om trafikksanering med reduksjon av bil- og busstrafikk som viktig. Økt belastning på det omkringliggende sårbare veinettet må avklares, både når det gjelder lokaltrafikk og utfordringer knyttet til den stadig økende turistbusstrafikken.

### DS2:

Strekningen mellom Sandbrogaten og Eidsvågtunnelen er preget av mange viktige kulturminnesmerker og miljøer. Det blir spesielt viktig å tilpasse tunnelmunningene til de ulike kulturminnemiljøene. Her vil det bli behov for nærmere avklaringer i forhold til kulturminneverdiene og løsningsforslagene.



### DS3:

Strekket vil komme i berøring med kulturmiljøet ved Eidsvåg fabrikker og planarbeidet som er startet opp i dette området. Det blir viktig å se disse planene i sammenheng for på best mulig måte bevare og fremheve de kulturhistoriske kvalitetene i området.

### DS4:

Det er et kulturlandskap rundt Gamle Åsane kirke, et kulturmiljø som omfatter bebyggelsen fra 1950- og 60-tallet vest for Åsane senter og Selegrend med særegen arkitektur fra 1970-tallet i øst. Utover dette kommenterer Byantikvaren at de ikke har kjennskap til kulturhistoriske verdier eller arkitektoniske kvaliteter i dette området. Det kan ved detaljering av planen vise seg behov for nærmere verdivurderinger.

### DSF:

Varslingsområdet går utover det området som Byantikvaren vurderte i forbindelse med Kulturminnegrunnlaget for Bybanen sentrum – Åsane i 2012. Innenfor det varslede influensområdet og utenfor Kulturminnegrunnlagets dokumenterte og analyserte område ligger store kulturhistoriske verdier knyttet til Eidsvågs tidligere historie som jordbruksland og vannforsyningskilde. Disse strukturene må dokumenteres og verdivurderes som grunnlag for videre valg av trase og tunnelpåslog.

### DSS:

Kulturminneverdiene på dette strekket er store og det vil kunne bli behov for å avklare i hvilken grad anleggelsen av sykkeltraséen vil komme i konflikt med kulturminneverdiene knyttet til Bergenhus Festningsanlegg, kaianleggene og Skuteviken.

## **Fylkesmannen i Hordaland**

Fylkesmannen uttrykker seg positiv til oppstarten. Beskriver Åsane bydel som er bydel preget av privatbilismens utbredelse der sentrale deler av bydelen i dag fremstår som særlig lite strukturert og helhetlig planlagt. Mener at med en bybane som strukturerende element vil dette kunne bøtes på over tid.

Fylkesmannen kommenterer at det i den videre planleggingen bør legges vekt på kartlegging av utsatte områder med tanke på støy og luftforurensning, og løsninger som reduserer belastning på boligområder og andre støyfølsomme arealformål. Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulig, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken.

Påpeker at det generelt bør unngås inngrep i og rundt blå/grønne områder så langt det lar seg gjøre.

Ser for seg at den planlagte hovedruten for sykkel, blant annet med tunnel gjennom Eidsvågfjellet, vil kunne betydelig øke potensialet for økt sykkelbruk på strekningen Eidsvåg-sentrum.

Økonomi og tilgang på midler: Fylkesmannen mener det kan være hensiktsmessig, i lys av gjeldende byvekstavtale, at Bergen kommune inviterer til nye løsninger som kan bidra til raskest mulig å realisere bybaneprojektet som et viktig ledd for at kommunen skal kunne nå sine areal- og miljømål. Disse målene er nødvendige forutsetninger for at fremtidig trafikkvekst skal tas ved gange, sykkel og kollektivløsninger.

Etter KU og sak om bybane til Åsane i 2012/2013, har kommunen endret sine langtidsplaner for arealbruken nordover i Åsane, der det er strammet betydelig inn på hvor fremtidig boligvekst skal komme. Fylkesmannen etterlyser konsekvenser av en slik markert endret arealplanlegging i forslaget til trasé for bybane videre fra Åsane senter.

Fylkesmannen peker på at mulige konsekvenser av kommunens endrede arealpolitikk bør være å vurdere endepunkt for Bybanen på nytt, for eksempel ved å avslutte banen i sentrumsområdet eller å legge banen i retning Flaktveit for å bedre passasjergrunnlaget ytterligere. Fylkesmannen kommenterer videre at de har merket seg at områder ved Griggastemma vurderes som alternativ til Vågsbotn som sted for depot.



#### DS3 og DSF:

Forlenging av Fløyfjellstunnelen vil bidra til redusert trafikkbelastning på dagens dagstrekning av E39, men vil føre til økt belastning i Eidsvåg. Peker på at et samlet sett omfattende hovedveisystem og bane som krever areal på det relativt trange eidet mellom vannet og sjøen, og at dette blir en ekstra utfordring men tanke på å sikre tilfredsstillende steds- og bokvaliteter i Eidsvåg, et område der det planlegges byutvikling knyttet til bybanestoppet.

## **Statsbygg**

Statsbygg uttrykker et ønske om å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Ber om et møte med tiltakshaver til høsten for å kunne jobbe for at deres prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for den nye Bybanen, og for å jobbe for at viktige statlige interesser ivaretas.

Uttrykker seg positive til alle tiltak som kan medføre bedre tilgjengelighet for myke trafikanter og bidra til byutvikling. Peker på at det for staten er særlig viktig at besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter befinner seg nær høyfrekventerte kollektivholdeplasser og med god tilrettelegging for gange og sykkel.

Statsbygg uttrykker et ønske om å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Ber om et møte med tiltakshaver til høsten for å kunne jobbe for at deres prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for den nye Bybanen, og for å jobbe for at viktige statlige interesser ivaretas.

#### DS1:

Interesser knyttet til Gulating lagmannsrett og Bergenhus festning.

#### *Gulating:*

Peker på viktigheten av hensyn til virksomheten Gulating lagmannsrett, som er tidligere omtalt i forbindelse med uttalelser til reguleringsplan for midlertidig endeholdeplass i Kaigt. (201605796) og i plandokumentene til nevnte reguleringsplan.

Ber om at Statsbygg involveres i det videre arbeidet for å nærmere vurdere risiko og sikkerhetsmessige hensyn knyttet til domstolvirksomheten. Ønsker at det gjennomføres tilstrekkelig avbøtende tiltak mot støyende arbeid i anleggsperioden av hensyn til drift og avholding av rettsmøter. Bergen brannvesen.

#### *Bergenhus:*

Kommenterer at Statsbygg forvalter Håkonshallen, Rosenkrantzårnet, stallbygningen, portkastellet og Jørgen Hanssøns ringmur på Bergenhus festning. Ønsker å fremheve kulturminnehensynene.

Peker på at Håkonshall er automatisk fredet, og for de andre anlegg vises det til fredningsvedtaket. Antar at dette ivaretas i det videre planarbeidet og under anleggsperioden for både ny bybane og ny sykkelrute mot Sandviken.

#### DS2:

Statsbygg eier og forvalter nybygget på NHH som ble ferdigstilt i 2013. Det vises i saksdokumentene til at NHH vil være et viktig målpoint for passasjerer og kollektivknutepunkt, som gjør det viktig å se på helheten for å lage et velfungerende knutepunkt og lokalområde. Dette er noe Statsbygg og vår leietaker NHH ønsker å bidra til, samt at staten har interesser i å sikre et velfungerende campusområdet og forventer at både NHH og Statsbygg involveres i det videre arbeidet med reguleringsplanen i dette området.

Statsbygg ønsker på denne bakgrunn å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Vi ber om å få et møte med tiltakshaver til høsten for å både kunne jobbe for at våre prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for den nye bybanen samtidig som at viktige statlige interesser ivaretas. Se også merknad nr. 18 (Norges Handelshøyskole (NHH))

## Bergen Brannvesen

Den planlagte bybane- og sykkeltraseene vil endre trafikkavviklingen slik den er i dag. Det forutsettes at traseene ikke reduserer tilkomst og areal for oppstillingsplasser for brannvesenets utrykningskjøretøy. Dette er viktig både under anleggsperioden og når traseene er ferdigstilt.

Videre forutsettes det at brannvesenet holdes løpende orientert om forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter, samt forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for slokkevann. Det vil kunne være behov for gjennomgang av tilrettelegging for utrykningsveier for å ivareta eksisterende tilgjengelighet og innsatstider.

Beredskap i forbindelse med tunneldriving må vurderes særskilt. Forhold rundt beredskapsorganisasjonen må være avklart før oppstart av tunneldriving.

Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats», en informasjon fra Bergen brannvesen om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann- /skadested. Dokumentet finnes på Bergen brannvesens internettside.

Det må gjennomføres beredskapsanalyser for delstrekninger og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst- og innsatsmuligheter.

### DS1:

Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS1 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

### DS2:

Underjordisk holdeplass må utformes på en slik måte at tilkomst og oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøy må ivaretas. Forhold rundt innsats på underjordisk holdeplass med tilkomstveier må avklares i prosjekteringsfasen.

Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS2 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

### DS3:

Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS3 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

### DS4:

Det må gjøres beredskapsanalyser for DS4 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

### DSF:

Det må gjennomføres beredskapsanalyser for forlengelse av Fløyfjellstunnelen. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

### DSS:

Det må gjøres beredskapsanalyser for DSF [red.anm: Står DS4 i merknaden, antar at dette er skrivefeil] og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.

## Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Kommenterer at god arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, erosjon og skred. PBL og TEK17 stiller tydelige krav til trygghet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utgreiing av reell fare. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes.

Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovverket.

Tiltak som kan føre til skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter Vassressurslova (VRL). NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Viser til ulike vegledere og verktøy som bør brukes i oppstarten av planarbeidet.

I plandokumentene må det komme tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.

Minner om at dersom planen har følger for NVE sine saksområder, skal de ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.

NVE presiserer at de vil prioritere å komme med innspill og uttalelser til reguleringsplaner dersom de bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken.

## **AVINOR AS**

Ikke berørt.

Planområdet er hverken berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn, høyderestriksjonsflatene for en fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende Masterplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsledelser ved Bergen lufthavn eller gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn.

## **Direktorat for mineralforvaltning**

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og vi har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.

## **Den Norske Kyrkja – Bergen kirkelige fellesråd**

Uttrykker seg positive til at kommunen arbeider med å tilrettelegge for at fremtiden for byen vår kan bli miljøvennlig.

### DS2:

Er i utgangspunktet positive til det planlagte bybanestoppet med utgang like ved Sandviken kirke. Ber om å få et møte med planavdelingen der de kan bli nærmere presentert for detaljene rundt denne utgangen, og sammen finne gode løsninger. Ønsker at både menighetsråd og fellesråd er representert i møtet.

Sandviken kirke er et viktig signalbygg i området, og at det finnes planer for videre utvidelse av aktiviteten rundt kirken.

### DS4:

Åsane kirke er et bygg med stor aktivitet, og en av de få grønne lungene i området ligger foran kirken.

Ber om å informeres tidlig i planarbeidet om detaljplanene i dette området, gjerne gjennom et møte der både fellesråd og menighetsråd er representert, for sammen å finne gode løsninger.

## **Den norske Kyrkja – Bjørgvin bispedømeråd**

Planene kan få konsekvenser for kirkelig eiendom ved Sandviken kirke og Åsane kirke, og vi ber kommunen ta kontakt med Bergen kirkelige fellesråd som forvalter disse eiendommene så tidlig som mulig i prosessen videre.

## **Bymiljøetaten, Bergen kommune**

Bymiljøetaten uttaler at de må involveres i planleggingen og utformingen av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn.

Bybane gjennom sentrum vil påvirke byrommene i stor grad. Det må tas hensyn til byforming og bybruk.

Hensynet til landskap, byrom og tilpasning til sideterreng og omgivelsene må vektlegges gjennom hele prosjektet. Dette må også i størst mulig grad gjelde for nødvendige midlertidige tiltak i gjennomføringsfasen.

Bymiljøetaten må bli involvert i planlegging og utforming av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, med tett dialog også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn. Det bør også bli avklart på et tidlig tidspunkt hvilke offentlige områder Bymiljøetaten skal ha ansvar for. Dette gjelder både veg, torg, snarveier, sykkel- og gangtraseer og andre aktuelle områder.

Hensynet til natur og friluftsliv må vektlegges og det biologiske mangfoldet må ivaretas eller styrkes. Foreslår styrking av biologisk mangfold ved at «grå» områder beplantes. For deler av strekningen må hensyn til jordvern vektlegges.

Beskriver at det er nødvendig at det utarbeides en beplantningsplan for bytrær langs traseen. Det må gjennomføres en kartlegging av verdifull vegetasjon, og en tiltaksplan for å sikre denne.

Blågrønne strukturer og elementer skal bevares og forsterkes, og hensynet til disse må veie tungt.

Byggegrenser langs sjø og vassdrag fastsatt i KPA må gjelde. Park/natur/randvegetasjon langs vann og elver må bevares.

Peker på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for massedeponering og ut-transport. Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt, og deponering av masser i Griggastemma og videre utfylling i Jordalsvatnet må unngås. Dersom inngrep i eller ved vann og vassdrag planlegges, må vassdragskompetanse i Bymiljøetaten kontaktes.

Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenginngrep er planlagt gjennomført, og eventuell nødvendig kartlegging av omfang. For forurenset grunn må det utarbeides en plan, som må godkjennes av kommunen etter kap. 2 i forurensningsforskriften, for håndtering av disse massene.

### Trafikfaglige forhold:

En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrasé, legges til grunn for planarbeidet, jfr. Konsekvensutredning (2013). Temaet vil bli behandlet i en egen tiltakspakke, som vil bli oppdatert som en del av vurderingene i skissefasen av prosjektet. Bymiljøetaten må bli inkludert i dette arbeidet.

Areal som er nødvendig for å vise tilknytning til tilgrensende veier og andre kommunale anlegg må inkluderes i planområdet.

Dersom tilgrensede gater i boligområder får sterkt endret bruk, må disse inkluderes i planområdet.

Offentlige trafikkområder skal planlegges i tråd med normalkravene angitt i Vegnormer for Bergen kommune og Statens vegvesens håndbøker.

Avvik fra normalene skal unngås så langt som mulig, og eventuelle avvik skal fremkomme tydelig i planen, begrunnes og dokumenteres.

Valg av vegklasse skal begrunnes.

Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.

Det skal komme tydelig frem i planen dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.

Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.

*Trafikksikkerhet:*

Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.

Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttes omkringliggende gang- og sykkelveger. Krysningpunkt skal vurderes spesielt, i tråd med SVV håndbok V127.

Viser til Bergen kommune sine krav til universell utforming på alle bygg og anlegg, herunder veganlegg beregnet for myke trafikanter.

Viser til vedtatt Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017.

*Avkjørsler:*

Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i plan og følge gjeldende krav i henhold til SVVs håndbøker N100 og V121. Tallet på avkjørsler fra offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Frisiktsoner må sikres tilstrekkelig areal på plankartet.

*Veglys:*

Veglys skal omtale og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.

*Dokumentasjon i planarbeidet:*

Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert mtp fremtidig sikringsbehov.

Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene. Det siste gjelder tilsvarende for breddeutvidelser. Ved enfeltsveger skal møteplasser fremgå tydelig i planen.

Bymiljøetaten viser til at de skal ha tilsendt detaljerte tekniske planer (inkl. veglys og skiltplan) til godkjenning for nye kommunale vegområder, og ved endringer på eksisterende kommunale vegområder, før søknad om igangsettelse sendes. De tekniske detaljplanene skal utformes i henhold til SVVs håndbok R700.

Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende veitekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer.

Bymiljøetaten kommenterer at de vil komme med ytterligere kommentarer når det foreligger plan for adkomst, vegareal, gang- og sykkelveger og parkering til, langs og i planområdet.

Med tanke på sykkel generelt:

Forutsetter at planavgrensningen er tilstrekkelig for å legge til rette for hovedsykkelrute. For å legge til rette for sykkelveg med fortau trengs en bredde på minimum 4-6 meter.

Arealbruk på offentlig eid, men privat brukt areal, må avklares. Tilrettelegging for allmennheten på slike arealer må prioriteres. Mulige koblinger fra hovedsykkelrute/gangakser til sjøen må utredes.

I den grad sykkelvegen skal tilknyttes tilgrensende områder, må dette vises og planområdet inkludere dette.

Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.

#### DS1:

Peker på at byromsaksen fra Johanneskirken til Fjellveien skal være en del av overordnet blågrønn struktur i sentrum.

#### DSS:

Tilrettelegging for gående og kollektivtrafikk må vektlegges også utenfor bybanetraseen, som på strekningen mellom Bradbenken og Munkebotnstunnelen.

Kommenterer at det bør vurderes å opprette snarveg for syklende og gående gjennom festningsområdet på Koengen, eventuelt som et tillegg til hovedsykkelruten ved Bontelabo.

#### Øvrig medvirkning:

Bymiljøetaten ønsker i hensiktsmessig grad å bli involvert i planprosessen i tiden fremover, og vil komme tilbake med en nærmere angivelse av tema og områder som vi i særlig grad ønsker å være i dialog om. De kan i den sammenheng også informere om prosjekter som Bymiljøetaten er involvert innenfor eller i nærhet til planområdet.

Bymiljøetaten uttaler at de regner med å bli kontaktet i nødvendig grad i det videre planarbeidet.

## **BKK Varme AS**

Kommenterer at det for DS1 er flere punkter hvor tenkt bybane og fjernvarmetrase er sammenfallende eller kryssende, og at det ved flere av punktene vil være krevende å finne løsninger for eventuell omlegging av fjernvarmetrase da det mangler alternative traseer.

Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av forsyningssikkerheten for fjernvarme, samt lages et opplegg for medvirkning og samarbeid. Minner om at eventuelle omlegginger av fjernvarmetraseer kun kan gjennomføres mellom midten av mai og midten av september.

Ønsker å fortsette det gode samarbeidet i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane, der det er stort fokus på å finne gode totalløsninger, både for Bybanen og infrastrukturen under bakken.

## **BKK Nett AS**

Anlegg som drives i medhold av anleggskonsesjon bør inntas som hensynssone i arealplaner. Dette gjelder dog ikke kablede anlegg under bakken, som av beredskapsmessige hensyn ikke bør inntegnes i plankart.

BKK beskriver at BKK Nett har ansvar for å utarbeide en kraftsystemutredning som skal sikre en rasjonell utbygging av regionalnettet. Rapporten oppdateres annethvert år (sist oppdatert juni 2018) er tilgjengelig på BKK sine nettsider. BKK viser til at det i kraftsystemutredningen er beskrevet to tiltak som vil komme i berøring med planområdene:

- Ny 132kV-forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken transformatorstasjon.
- Ny 132kV-forbindelse fra Sandviken transformatorstasjon til Jordal transformatorstasjon.

Gjennomføringen for disse tiltakene er angitt frem til 2025 og 2030. BKK beskriver at strømforsyning av nye likerettere og Bybanestopp også vil medføre behov for fremføring av nye høyspenningskabler og etablering av nettstasjoner. BKK uttrykker at behovet for nye nettanlegg må tas hensyn til i det videre arbeidet med reguleringsplanene.

BKK beskriver at kartunderlag som beskriver deres nettanlegg på forespørsel kan oversendes fra deres gravemeldingstjeneste. For kartunderlag som viser kraftsensitive opplysninger, må det inngås en sikringsavtale, og det kreves taushetsklæring før slikt kartunderlag kan utleveres.

BKK beskriver at det av beredskapsmessige hensyn ikke er ønskelig at kabeltraséer inntegnes i planen, jfr. Forskrift om beredskap i kraftforsyningen §6-2, og NVEs veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.

BKK forteller at de ønsker å bidra i det videre planarbeidet og i de tekniske forprosjektene, for å i samarbeid kunne komme frem til gode totalløsninger for Bybanen og BKK Netts infrastruktur.



#### Bybanetraséen:

De delene av traséen som planlegges som tunnel, bortsett fra i områdene ved tunnelinnslagene, vil i utgangspunktet i liten grad komme i direkte konflikt med deres eksisterende nettanlegg. Der traséen planlegges som daglinjestrekninger, vil den komme i konflikt med deres forsyningsanlegg i ulik grad.

De informerer videre om at hovedkonfliktpunktene mellom vedtatt Bybanetrasé og BKK Netts anlegg ble kommentert i deres høringsuttalelse til konsekvensutredningen 2013. Videre beskrives en oppsummering av de viktigste konfliktpunktene. For samtlige av konfliktpunktene, beskriver BKK at forbindelsene som berøres er viktige for strømforsyningen av ulike deler av Bergen og at det følgelig ikke kan påregnes at samtlige kabler eller ledninger i hvert enkelt konfliktpunkt kan kobles ut samtidig. Tiltak i de ulike punktene må også sees i sammenheng, slik at utkoblinger ikke skjer flere steder samtidig.

- OPI-kanal i Småstrandgaten som ble etablert i 2007.
- Planlagt tunnelinnslag i Sandbrogaten kommer i direkte konflikt med 45kV-kabelforbindelsen mellom Koengen og Sandviken transformatorstasjoner. Denne forbindelsen er eneste forsyningsmulighet til Koengen transformatorstasjon. Kablene er oljetrykkskabler, og en omlegging vil bli teknisk komplisert og kostnadskreven.
- Koengen transformatorstasjon ligger delvis innenfor den skisserte plangrensen. Av beredskapshensyn er det viktig at BKK Nett sikres adkomst for trailertransport fra Sjøgaten via Bontelabo.
- Hovedtraséen for 11kV-kabler fra Koengen transformatorstasjon mot Bergen sentrum i Sandbrogaten.
- OPI-kanal for 22kV-kabler i Åsamyrane.
- Bybanetraséen krysser 132kV-luftledningen til Salhusvegen transformatorstasjon, som forsyner store deler av Åsane bydel. Luftledningen drives under særskilt anleggskonsesjon. Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF 2006) angir avstandskrav fra linjen til kryssing og nærføring for andre elektriske installasjoner og anlegg. Ledningen er eneste forsyning til Salhusvegen transformatorstasjon, og det kan derfor ikke påregnes at linjen kan kobles ut.

Anleggsarbeid nært ved BKK Netts anlegg kan også implisere risiko for brudd på strømforsyningen, som følge av rystelser.

#### Fløyfjellstunnelen – forlengelse til Eidsvåg:

BKK Nett informerer om at de har flere regionalnettsanlegg som ligger innenfor eller nært inntil den skisserte plangrensen.

Eidsvåg transformatorstasjon plassert på eiendommen gnr. 216 bnr. 543 og Jordal transformatorstasjon plasser på eiendommen gnr. 215 bnr. 12. BKK beskriver at de for begge disse stasjonene er avhengige av adkomst fra Åsaneveien via Eidsvågveien og Jordalsveien, og at det av beredskapshensyn er viktig at det til enhver tid sikres tilstrekkelig adkomst for at trailere kan transportere krafttransformatorer, apparatanlegg og lignende til transformatorstasjonene.

Sandviken transformatorstasjon plassert på eiendommen gnr. 168 bnr. 1876. BKK beskriver at det av beredskapshensyn er viktig med tilstrekkelig adkomst for trailertransport via Amalie Skrams vei og nordre del av Fjellveien.

BKK beskriver at de innenfor planområdet også har flere 45kV- og 132kV-forbindelser, som består av både kabel og luftledninger.

BKK ber om at alle høyspenningsanlegg tas hensyn til i det videre planarbeidet. Herudner bør det også tas hensyn til at rystelser i grunnen kan forårsake skader på viktige forsyningsanlegg dersom anleggsarbeid utføres nær ved.

#### DSS:

BKK informerer om at BKK Netts anlegg innenfor varslingsområdet i hovedsak består av 11kV-kabler og lavspenningsanlegg. En stor del av eksisterende kabelnett er forholdsvis gammelt og bør fornyes, og det vil også på noe sikt være noe behov for økt forsyningskapasitet til området. BKK ønsker at deres behov for nye kabler samordnes med tilrettelegging av sykkeltraséen.



## Bergen Havn AS

Viktig å bevare kaifronter.

Plankartet viser ikke konkrete tiltak. Ber om å få oversendt dokumentasjon når dette er ferdig utarbeidet.

Privat eiendomsrett må respekteres; at tiltak utenfor egne eiendomsgrenser krever samtykke fra grunneier. Dette gjelder BOH, grunneier av eiendommer som planen berører.

Minner om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i sjøområdet krever tillatelse fra BOH, jf. hfl. Kommenterer at en orientering om denne søknadsplikten bør inntas i reguleringsbestemmelsene, og at det ikke er tilstrekkelig at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes til BOH i god tid før tiltak iverksettes.

## Forsvarsbygg

Forsvarsbygg uttaler seg på vegne av Forsvarsdepartementet med hensyn til å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser, og er innsigelsesmyndighet i saker etter plan- og bygningsloven. I tillegg uttaler Forsvarsbygg seg i saker som gjelder nasjonale festningsverk og vårt øvrige oppdrag.

Forsvarsbygg ser at planområdet innbefatter deler av Forsvarets eiendom. Vi forbeholder derfor oss retten til å inngi innsigelse senere i planprosessen når planen gir et bedre vurderingsgrunnlag.

### DS1:

Beskriver at Bergenhus må ivaretas som kulturarena og kulturminne, og at følgende forhold må behandles særskilt i planarbeidet:

- Tilkomst til festningen
- Trygg ferdsel til/fra bybane-/busstopp og festningen. Plassering og utforming av holdeplasser m/ tilkomst bør vurderes med tanke på at publikum skal kunne forlate arenaen trygt etter endte arrangementer.
- Behov for å evakuere store publikumsmengder fra Koengen.

Forsvarets tilkomst til festningen for militært personell og materiell må ivaretas.

Følgende må ivaretas under anleggsfasen:

- Evt behov for anleggstrafikk inne på festningens områder skal avtales særskilt og i god tid med Forsvarsbygg v/ Festningsforvalter.
- Festningens leietakere – både militære og sivile, må sikres god tilkomst til festningen, slik at både personellmessige behov og vareleveringsbehov sikres på en tilfredsstillende måte.
- Forsvarets og Forsvarsbyggs personell må kunne benytte innkjøringen til Koengen via porter i Sandbrogaten. Dette er særlig viktig i arrangementsesongen.
- Inntektsbortfall knyttet til planlagt kommersiell virksomhet på Bergenhus festning, inkl. Koengen, forutsettes kompensert i anleggsperioden.

Det forutsettes at forsvarssektoren ikke påføres kostnader som følge av anleggstiltakene.

### DSS:

Vedlagte høringsuttalelse er vårt innspill til planen for hovedsykkelruten.

*Vedlegg; gammelt innspill (Høringsuttalelse – Bergensprogrammet - Forslag til forprosjekt for trase for hovedsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken, saksnr. 201610134):*

Sykeltrasé vil passere hovedport for inn- og utkjøring til indre festning via Rosenkrantzporten på Festningskaien, der all varelevering med større kjøretøy til festningsområdet foregår, samt at det er innsatsvei for nødetatene. En sykkeltrasé her vil medføre et mer uoversiktlig trafikkbilde og en større fare for trafikkuhell.

Bergenhus festning er Bergens største utendørs kulturarena og arrangementsvirksomheten genererer store ringvirkninger for byens næringsliv. Vi er avhengig av en god trafikkavvikling og tilkomst til festningen. For å oppnå en bedre trafikal løsning er vår anbefaling å legge sykkeltrasè på motsatt side

av Festningskaien slik at den følger kaiområdet ut til Bontelabo og ikke følger langs fortau langs festningsmuren.

Parkeringsplassen utenfor festningsmuren v/Bontelabo er et viktig tilleggsareal for en av våre største leietakere i sommersesongen og ved en stenging av eksisterende parkeringsplass er det viktig at dette området fremdeles kan benyttes som en del av oppmarsjrområde for publikum ved de større konsertene som arrangeres på festningen.

## Byarkitekten

Byarkitekten har satt i gang arbeidet med rullering av Bergen kommunes arkitekturstrategi, og støtter planenes ambisjoner og fokusområder.

Plassering av holdeplassene vil ha innvirkning på bevegelsesmønstre og utforming av byrom og gatenett i etablerte områder, og vil legge premisser for by- og byromstrukturen i lokalsenter områdene.

Byarkitekten ønsker å delta aktivt i reguleringsarbeidet, vedr helhetsløsninger ved nye holdeplasser, spesielt i skissefasen av arbeidet.

Ønsker å bidra til at ny kommuneplans begreper, «stedets egenart» og «karakter» gjøres forståelige, og at transformasjonsråder fra sentrum til Vågsbotn sikres forutsigbarhet for utbygger, nabo og saksbehandler.

Ønsker fokus på problemstillinger som Bybanen vil ha innvirkning på, i arbeidet med reguleringsplanene, både som anlegg, og som premissgiver for en stedegen byutvikling.

Problemstillinger er knyttet til hva som menes med stedstilpasning, hva som er spesifikt for Bergen – både overordnet og i de ulike lokalsentrene – og hvordan arkitektur kan bidra til å videreutvikle stedets egenart langs traseen, samt bidra til å skape ny, særegen identitet i transformasjonsområdene og lokalsentrene rundt Bybanestoppene.

Spesielt ser Byarkitekten viktigheten av å se «landskap og byrom» og «plassering av holdeplasser», i en sammenheng, fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene, og virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.

Byarkitekten uttrykker at det kan være aktuelt å gi innspill til løsninger langs hele strekningen og for alle holdeplassene, men ønsker spesifikt å gi innspill til følgende holdeplasser:

- Torget, Sandbrogaten, Sandviken kirke, NHH: Med særlig fokus på tilpasning til landskap, byrom og bebyggelse, og styrke byens identitet i etablerte byområder.
- Eidsvåg, Tertneskrysset, Nyborg: Med særlig fokus på Bybanen som strukturerelement og identitetsgivende element for «nye» lokalsentre (transformasjonsområder) med stort utviklingspotensial rundt Bybanestoppene.

Byarkitekten ønsker muligheten til å gi innspill til utforming av hovedsykkelruten fra Bradbenken til Munkebotnstunnelen, med tanke på integrering i bybildet og prioritering av gående i sentrale byområder.

## Statens vegvesen

Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Vegvesenet stiller seg svært positive til at det planlegges for en helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange, som er avgjørende for å nå mål om reduksjon av biltrafikken i Bergen. Stiller seg støttende til bybanens to hovedmål (skal bidra til god byutvikling og skal gi en trygg og effektiv reise), og til at lokale myndigheter gjennom planlegging av bybane og sykkelveg til Åsane følger opp føringer om nullvekst i biltrafikken og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

### Sykkel

Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafikksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende med høy standard.

En skulle helst sett at planarbeidet tilrettela for en sammenhengende sykkelrute gjennom sentrum, men har forståelse for at planarbeidet for sykkel følger dette byggetrinnet for Bybanen. Forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.

#### Utbyggingsrekkefølge

Planarbeidet må tidlig avklare hvordan byggingen kan skje trinnvis slik at framkommeligheten i sentrum og på det overordnede vegnettet ivaretas på best mulig måte. Kommenterer at forlenging av Fløyfjellstunnelen er viktig for den totale gjennomføringstiden av prosjektet, og at planarbeidet bør legges opp slik at en så tidlig som mulig kan få startet opp arbeidet med tunnelen.

#### Koordinering mot andre planer

Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traséen, både offentlige og private. God koordinering mot disse planene er viktig for effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg. Vil særskilt trekke frem behovet for koordinering mot følgende planprosesser:

- Vågsbotn: SVV's kommunedelplan for E16/ E39 Arna-Vågsbotn-Nordhordlandsbrua er i oppstartsfasen. Kommenterer at det her blir avgjørende å finne felles gode løsninger med Bybanen i Vågsbotn.
- Eidsvågveien: SVV har satt i gang arbeid for områderegulering av deler av FV267 Eidsvågveien for tilrettelegging for sykkel og gange. Planarbeidene må sees i sammenheng for å finne gode koblinger for gående og syklende.

#### Forhold til vassdrag

SVV er i henhold til Regional plan for vannregion Hordaland 2016-2021 pliktig til å gjennomføre tiltak for å oppgå god økologisk tilstand i en rekke vegnære innsjøer i planperioden. Griggastemma i Åsane er en av innsjøene som står på tiltakslisten til planen. Vegforurensningen her er godt dokumentert og må håndteres i to trinn:

1. Fjerning av råttent bunnvann som følge av saltindusert stagnasjon fra vegsalt.
2. Legge ned rensesystem for overvann fra E39.

SVV kommenterer at de ønsker å gjennomføre tiltak i 2018 for å fjerne råttent bunnvann fra innsjøen. For å unngå dobbeltarbeid vil rensesystemet for overvann avventes til bybanetraséen er avklart. Oppfordrer bybanen til å vise hensyn til innsjøen Griggastemma, og i størst mulig grad bevare innsjøen som et viktig innslag av natur og muligheter for friluftsliv. Trasé langs østsiden av innsjøen vil bety samkjøring av SVV sin nedlegging av rensesystem på strekningen.

#### Medvirkning i videre arbeid:

SVV peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid.

Uttalelsen til varsel om oppstart ikke er uttømmende, SVV vil følge arbeidet og komme med tilbakemeldinger underveis.

Når områdereguleringsplanene blir lagt ut til offentlig ettersyn og det foreligger et konkret planforslag, vil SVV vurdere om deres interesser er tilstrekkelig sikret i planen.

## **Hordaland fylkeskommune**

1. Ønsker å bygge videre på suksessen til Bybanen og de investeringene som er gjort. I regionale planer og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen en prioritert satsing. Videre utbygging vil også bedre bruken av kapasiteten i dagens infrastruktur.
2. Understreker viktigheten av å utvikle et helhetlig og gjennomgående kollektivtilbud som er attraktivt for de reisende, er godt integrert i bybildet, forutsigbar, med høy frekvens og god framkommelighet. Kommenterer at Bybanen er riktig konsept for Bergens størrelse, og at det er riktig å fortsette å videreutvikle dette konseptet. Å skulle koble sammen to ulike kollektivtransportkonsept i sentrum vil gi unødvendig store driftsutfordringer og arealkrevende løsninger.
3. Det supplerende busstilbudet mellom sentrum og Åsane må sikres god framkommelighet, kort reisetid og funksjonelle byttepunkt. Ønsker særlig fokus på to punkt:
  - o Framkommeligheten for busser i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon.

- Koblingen mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen.
4. Anbefaler at tilrettelegging for gående og syklende blir prioritert, men at standarden på sykkelvegene i sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanter behov.
  5. Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjellstunnel til tross for at dette øker økonomisk risiko, og kompleksitet i prosjektet. Forutsetter at planarbeidet sikrer mest mulig samtidighet i utbyggingen av Bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel.
  6. Fylkeskommunen er tiltakshaver, eier og ansvarlig for drift av Bybanen og må være tett koblet til den overordnede styringen av prosjektet. Anbefaler at det etableres en administrativ styringsgruppe som kan følge reguleringsarbeidet jevnlig med fokus på kostnadskontroll og problemstillinger av overordnet og prinsipiell karakter. Anbefaler at styringsgruppa utformer en prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplanen.
  7. Understreker viktigheten av omforente løsninger, og anbefaler at det blir lagt inn tid i fremdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonene for skissefasen.
  8. For å sikre gjennomføring av Bybanen til Åsane må det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mulig. Kommenterer at kostnader må drøftes som del av arbeidet. Det må bli planlagt for et realistisk prosjekt der det søkes kostnadsreduserende tiltak, spesielt knyttet til depot, tunnel og holdeplasser, og drift av buss, bane og infrastruktur. Den administrative styringsgruppa skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å sørge for at konkrete løsninger i planarbeidet holder seg innenfor rammene av et realistisk finansieringsopplegg.
  9. Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. Anbefaler at det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.
  10. Anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjellstunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til:
    - Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen.
    - Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken.
    - Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken.Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.

#### DS1:

Kommenterer at det er utfordringer knyttet til kulturminner som må løses, og understreker at vedtaket er gjort med visse vilkår, som må bli oppfylt gjennom reguleringsarbeidet:

- a. Fylkesutvalget forutsetter:
  - i. At man fjerner, eller sikrer å fjerne, det meste av ordinær biltrafikk foran Bryggen.
  - ii. At man ikke setter opp gjerder eller andre fysiske hindringer foran Torget og Bryggen.
  - iii. At man finner akseptable løsninger for kjørledningsanlegg.
- b. Som avbøtende tiltak knyttet til barriereeffekter ber fylkesutvalget om at det sees nærmere på:
  - i. Batteri eller andre energibærere som strømkilde foran Torget og Bryggen.
  - ii. Reduksjon av barriereeffekten for verdensarvstedet Bryggen i form av kotehøyde for bybanespoet.
  - iii. Økt avstand til Finnegården.

Fylkesutvalget viser til Riksantikvarens sine krav om at man må finne akseptable løsninger for kulturlagene i Øvregaten og Sandbrogaten, der de eldste kulturlagene er fra 1100-tallet, og anser det som viktig å ha fokus på konsekvensene dette kan ha for kostnad og fremdrift, ref. Riksantikvarens merknad dd 25.06.2018.

#### DS2:

På denne strekningen er det avvik mellom Fylkesutvalgets anbefaling dd 31.10.13. og oppstartet planarbeid.

- a. Kostnadene knyttet til tunnel og underjordisk holdeplass bak Sandviken kirke er svært høye: Anbefaler at det gjennom hele planprosessen er spesiell oppmerksomhet knyttet til valg av løsninger som kan redusere kostnader/risiko for økte kostnader. Samtidig peker en på at kulturminnehensyn i Sandviken er viktig for utforming av trase.
- b. Fylkesutvalget forutsetter at reguleringsplanarbeidet tar hensyn til kulturminnet og kulturmiljøet rundt Måseskjæret.

#### DS3:

Oppstartet planarbeid er i tråd med Fylkesutvalgets anbefaling.

Støtter kommunen i å vurdere et alternativ med trasé på vestsiden av Griggastemma for å undersøke potensialet for byutvikling.

#### DS4:

- a. Fylkesutvalget anbefaler en dagsløsning mellom Åsane senter og Vågsbotn: Ved å krysse E39 i bro vil man kunne bidra til å dempe barriereeffekten av europavegen og åpne for gode løsninger for gående og syklende.
- b. Peker på at Åsane terminal er den klart største bydelsterminalen med tanke på passasjertall og antall busser. Anbefaler at tilkomst for buss til terminalen og tilrettelegging for terminalen som byttepunkt mellom buss og bane prioriteres i planarbeidet.
- c. Peker på at Åsane har vesentlig potensial for økt sykkelandel, men kommenterer at potensialet for vekst er størst på bydelsinterne reiser og vil derfor prioritere aksene fra boligområdene og inn mot kollektivterminal og holdeplasser.
- d. Stiller seg positive til at det i planarbeidet skal vurderes ulike lokaliteter for å etablere innfartsparkering i Åsane bydel.

## **Bane NOR**

Bane NOR SF er opptatt av å sikre mulighetene for vider jernbaneutvikling. Har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og informasjon om disse finnes i egen veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i eget tekniske regelverk. Bane NOR forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Ved behov for samråd med Bane NOR eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

#### Merknad som jernbanemyndighet:

Fremføring av gods på skinner er av nasjonal interesse og må sikres gode vilkår og forutsigbare rammebetingelser. Påslaget til den planlagte bybanetunnelen ved Sandbrogaten vil komme i direkte arealkonflikt med Bane NORs jernbanetunnel til Koengen. Hvis Koengen-sporet må tas i bruk som erstatning for Mindemyren terminal, må denne kapasiteten sikres på samme vis som i reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen, DS2.

Påpeker at rekkefølgekrav jf §4.4 i nevnte reguleringsplan vil måtte gjøres gjeldende også for Bybanen til Åsane: "Koengen, med tilhørende sportilgang, kan frigis først når nødvendig kapasitet er sikret ved Nygårdstangen godsterminal, jf. plan for Bergen godsterminal (planid 64820000)".

Det er p.t. ikke fattet en endelig avgjørelse om opprusting av eksisterende spor til Koengen. Legger til grunn at dagens jernbaneaktivitet på Mindemyren skal flyttes midlertidig til Koengen i påvente av modernisering og kapasitetsøkning av Nygårdstangen godsterminal.

#### Merknad som grunneier:

Bane NOR Eiendom leier ut arealet på Koengen til Forsvaret, et leieforhold som opphører når tilrettelegging for den midlertidige godsterminalen eventuelt begynner (tidlig høst 2018).

Når den midlertidige godsterminalen har flyttet fra Koengen, kan det være aktuelt å leie ut dette arealet til rigg mv. (midlertidig erverv) til Bybanen.

## **Helsevernenheten, Bergen kommune**

Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet. Lov om folkehelsearbeid § 4.3, pålegger helsetjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt i andre offentlige organers planlegging.

Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel.



Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.

Anbefaler ikke sykkelfelt. Mener at sykkelveier er bedre da disse er mer tilgjengelige for alle typer syklist. Peker spesielt på at for eksempel barn ikke er like øvet i trafikken som voksne og har behov for trygge sykkelveier.

## Kystverket Vest

Har ingen merknader til oppstartsmeldingen.

Gjør oppmerksom på at tiltak i sjø eller som kan påvirke sikkerhet eller fremkommelighet til sjøs krever tillatelse etter havne- eller farvannsloven. Peker på at det er Bergen og Omland havnevesen som er myndighet i dette tilfellet.

## Sandviken menighetsråd og sokneprest i Sandviken

Kommenterer at Sandvikskirken er en viktig identitetsskapende møteplass for bydelen. Bybaneutbyggingen må ivareta tilgjengeligheten til kirkebygget, ikke minst for eldre og uføre. Parkeringsarealet rundt kirken må ikke begrenses.

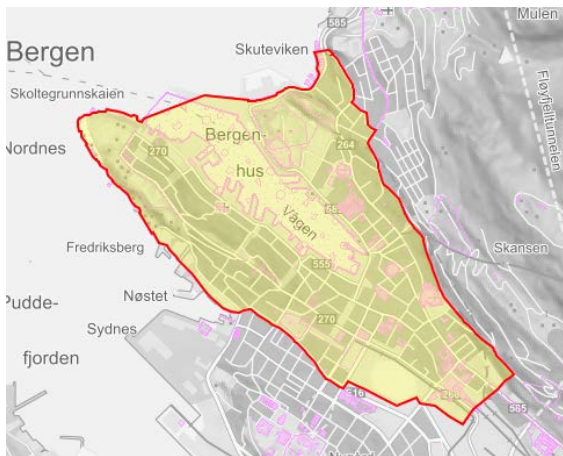
Peker på at Sandviken menighet i dag har kontorer og menighetslokaler i Sandviksveien 41, men at det lenge har vært tanker om å bygge egnede menighetslokaler på menighetens tomt ved kirkens nordside, der det i dag er lekepark. For å sikre at fremtidig kirkelig bruk av tomten ikke blir forhindret, ønsker de ikke at denne tomten beslaglegges av bybaneutbyggingen. Viser interesse for at en eventuell nedgang til bybanestoppet på denne tomten kan integreres i et nybygg, som kanskje også kan inneholde kafe/kiosk og evt butikklokaler, i tillegg til menighetslokaler.

Peker på at eventuell bygging, sprenging og graving i nærheten av kirken må ta hensyn til at:

- Kirken er bygget i stein, er tung og er avhengig av et godt fundament.
- Husrekken over veien i Ladegårdsgaten har vært rammet av setningskader
- Muleelven går i rør nær kirken.

## Riksantikvaren

### DS1 og DSS



Varsler innsigelse dersom realisering av ny infrastruktur er i konflikt med vernebehovene innenfor middelalderbyen (= omriss til venstre).

Ber om ekstra utredning ifm anlegg som berører festningsområdet som er vedtaksfredet, Sandbrogaten, Bryggen og Øvregaten. Bryggen sin verdensarvstatus samt grunnvannstand må ikke trues.

Informerer om prosess mellom statlig forvaltning av verdensarv, og UNESCO, og som Klima- og miljødepartementet har ansvaret for.

## Sjøfartsmuseet

### DS3 og DSF

- Prioritert område for kulturminne i vatn pga mølledrift i Eidsvåg på 1600-tallet. Vannkraft fra elv for mølledrift. Jf Kulturminnelovens §§ 9 og 10 har tiltakshaver undersøkingsplikt og marinarkeologiske undersøkelser må gjennomføres.
- Dersom DS1 eller DSS får tiltak i sjø - kan en gi krav om marinarkeologiske undersøkelser

# MERKNADER FRA LAG, INSTITUSJONER OG FORENINGER

Avsender  (Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	Uttalelse gjelder:						Dok.nr
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSF	DSS	
Fortidsminneforeningen	X	X	(X)		X	(X)	76 60 32
Christi Krybbe skoler v/ rektor	X						43
FAU, Christi Krybbe skoler	X						54
Bergen Guideforening	X					(X)	53
Stiftelsen Bryggen	X	X			X	X	50
Bryggens Venner	X					X	39
Bergen Røde Kors	X	X					51
Sandviken Kulturhistoriske Forening	X	X					70
Sandviksveien Borettslag	X	X				X	58 48 27
Stølestrøkenes Velforening	X					(X)	65
17.mai komiteen	X	X					31
Det Norske Misjonsselskap	X					X	7
Nabolaget Øvre-Eide			X		X		22
Beboere Sudmanns vei m.fl.		X			X		25
Norges Handelshøyskole (NHH)		X					55
Strandens Grend Velforening		X					45
FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole	X	X					43
Kalvatræet skole			X				32
Lynghaugen velforening		X					73
Beboere fra Uren til Munkebottsveien, inkludert borettslagene Amalie Skrams vei og Sandviksveien		X					62
FAU, Haukedalen skole				X			33
Kyrkjekrinsen misjonsforening				X			57
Nedre Ulsetsbogen Huseierforening				X			38
Naturvernforbundet i Hordaland	X	X	X	X	X	X	51
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen	X	X	X	X	X	X	30
07000 Bergen Taxi	X	X	X	X	X	X	39 og 65
LUKS	X						32



		X	X	X	X	X	
Øyjorden Velforening v/ Thorvald Johannessen		X					44
Munkebotn vel		X					82
Bergen Arkitektthøgskole						X	26
Arbeidsutvalget i Lille Øvregaten Vel	X						68

## Fortidsminneforeningen

(Tre ulike merknader sendt til DS1, DS2 og DSF)

### DS1:

Byområdene rundt Vågen må forstås som et helhetlig, historisk bysentrum der bebyggelse, byrom og sjøfront uløselig er knyttet sammen både historisk og opplevelsesmessig.

Peker på viktigheten av å, i Nedre Torgallmenningen, vurdere virkningen av master og kjøreledninger i den sammenhengende aksene Torgallmenningen-Torget.

Peker på at Torget (egentlig) er en sammenhengende plass, fra fronten av husrekke og ut til kaikanten, som i dag er delt i tre: et smalt fortau, bilvegen og et «rest-torg». Kommenterer at utgangspunktet for alle tiltak må være å styrke Torget som en sammenhengende plass, både fysisk og bruksmessig. Kommenterer viktigheten av å se en størst mulig reduksjon i kjørende trafikk, samt å minimere barrierewirkningen av Bybanen, hva gjelder både installasjoner som master, perrong, gatebelegg og krysningsmuligheter for fotgjengere.

Peker på at Torget er et av landets viktigste, fineste og mest særpregede plassdannelser og at det er en utfordring at bane med holdeplass, sykkeltrase og separat kjørevei vil ta mye plass. Kommenterer at minimumskravet må være at det gjenværende torgarealet ikke innskrenkes ytterligere. Videre, når Torget er stengt for gjennomkjøring med bil, bør bussene gå i samme trase som banen for å frigjøre areal til Torget.

Kommenterer at Rundetårn må bevares, da det både har arkitektonisk kvalitet og er et innarbeidet landemerke i bybildet.

Kommenterer at Hanseatisk museum må få nok plass foran seg, og at master rett foran bygningen må unngås.

Peker på at Bryggen må sees på som et samlet kulturminne som strekker seg fra Øvregt. og ut i Vågen, og at selve bryggene utgjorde bindeleddet mellom bygningene på Bryggen og Vågen. Kommenterer at de derfor er essensielle for å forstå Bryggen som historisk struktur og som kulturminne. Denne sammenhengen er i dag svekket ved at mye av kaiarealet er en trafikklåse og at kaifronten i 1920-årene ble flyttet ca. 20 meter lengre ut. Kommenterer at det er avgjørende at forbindelsen mellom bygningene og Vågen ikke svekkes ytterligere, at det ikke legges hinder for å synliggjøre de vesentlige historiske strukturene og sammenhengene, og at hele arealet mellom fasadene og kaifronten behandles etter en samlet plan på kulturminnenes premisser.

- Banen må legges utenfor den tidligere kaifronten – slik bilvegen også ligger i dag. Slik kan det bli mulig å – gjennom markeringer i gatedekket, historisk inspirert materialbruk etc. – markere den gamle kaifronten, de gamle eiendomsgrensene, og andre historiske strukturer som plassering av kaiskur og vippebommer.
- Det bør utredes om det er ønskelig med en hel eller delvis gjenreisning av kaiskur og vippebommer, både for å reetablere vesentlige historiske elementer, som avbøtende tiltak og for muligens å oppnå en buffervirkning mellom banen og bygningene.
- Dersom egen sykkeltrase tar for mye bredde til at dette lar seg gjøre, må det vurderes om separat sykkeltrase kan sløyfes eller innsnevres her.

Peker på at indre del av Bryggen («Murbyggen») er en helhet fra tidlig 1900-tall, som består av de nye bryggegardene, Skur 11 og selve kaien. Kommenterer at dette bør tas hensyn til ved utforming av gatedekket rundt bybanesporene. Foreslår at det vurderes om kaifronten fra før 1900 kan markeres i dekket, som et historiefortellende element.

Peker på at bane over Bryggen kan ha en barrieredevirkning, ved at lange bybanevogner og faste installasjoner vil bli dominerende elementer i et visuelt meget sårbart miljø. Kommenterer at elementer som øker barrieredevirkningen må minimeres.

- Anbefaler derfor en løsning uten kontaktledningsnett.
- Sikkerhetsgjerdinger langs banen må unngås.
- Banen må ligge på samme nivå som kaioverflaten. Kommenterer at havnivåstigningen er et problem som ikke kan møtes stykkevis og delt.

Peker på at det i enden av Sandbroggt. er mulighet for et tunnelinnslag som ikke innebærer en lang og skjæmmende skjæring i terrenget i den bratte skråningen opp mot nye Sandviksveien, men at dette er et av de få stedene det er noe igjen av det opprinnelige terrenget ned fra Sverresborghøyden. Peker på at dette stiller ekstra krav til at tunnelinnslaget ikke blir større enn nødvendig, og at det innpasses godt i terrenget.

Stiller seg positive til et bilfritt Bryggen, men peker på at dette ikke må føre til økt trafikkbelastning i Øvregt. eller andre steder i det historiske bymiljøet. Kommenterer at for sentrum spesielt, bør ikke planarbeidet betraktes som en bybane-plan, men betraktes som en mest mulig helhetlig samferdselsplan der alle typer trafikk sees i sammenheng.

Kommenterer at det under anleggsperioden er viktig å ta hensyn til næringsdrivende og publikumstilkomst langs traseen, for å unngå butikkdød og varige skadedevirkninger på det sosiale livet i de berørte områdene.

#### DS2:

Beskriver at bebyggelsen ved Formanns vei er et viktig miljø fra mellomkrigstiden, der både helheten og enkelthusene har stor arkitektonisk verdi, og at landskapet er sårbart for større inngrep. Bekymret for at et tunnelinnslag i dette området kan ha stor negativ virkning på omgivelsene. Kommenterer at dette representerer store utfordringer for bevaring av kulturminneverdiene

Kommenterer at banen bør trekkes så langt unna lyststedene Brødretomten og Christineborg som mulig, for å unngå å gi en forstyrrende virkning på opplevelsen av disse.

Peker på at alléen i Brødretomtens midtakse, fra Amalie Skrams vei og ned til Sandviksveien, er en viktig del av lyststedsanlegget. Påpeker at det er en utfordring at banen lett kan svekke denne sammenhengen mellom huset og alleen.

#### DSF:

Området mellom Jordalsvannet og sjøen har stor landskapsmessig og kulturhistorisk betydning. Elveløpet har dannet utgangspunkt for mølledrift og industri gjennom flere hundre år, og det er bevart mange spor etter denne historien. Dagens E39 forstyrrer i stor grad lesbarheten av området og ligger som en barriere på tvers av terrenget. Ny E39 kan gi muligheter for å forbedre områdets landskapsmessige og kulturhistoriske kvaliteter.

Ber om at det legges vekt på å minimere barrieredevirkningen av vei- og baneanlegg.

Ber om at forbindelsen mellom Jordalsvannet og sjøen reetableres, inkludert å åpne opp igjen gjenfylte vannspeil langs elven.

Ny E39-trasé vil flyttes nærmere det verdifulle natur- og kulturmiljøet ved Jordalsvannet og Øvre Eide gård. Det er viktig at dette skjermes best mulig mot ny E39, og at denne legges mest mulig hensynsfullt i landskapet.

## **Christi Krybbe skoler v/ rektor**

Ber om at Øvregaten inkluderes i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane.

Stiller seg undrende til at trafikken er tenkt flyttet fra Bryggen til Øvregaten ifm planlagt trase, uten at Øvregaten er tatt med i reguleringsplanen. Ber om at Øvregaten inkluderes i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Ønsker at utfordringene sees på med hensyn til støy, forurensning og sikker skolevei og forventer at det gjøres en konsekvensutredning for Øvregaten og Christi Krybbe skoler.

Ønsker forklaring på hva det konkret betyr når bystyret sier at trafikken i Øvregaten skal bli så liten som mulig. Viser til Bybanekontorets antagelser om 6000-8000 ÅDT. Peker på at Øvregaten grenser til Christi Krybbe skole sitt uteareal og brukes som skoleveg av mange elever. Kommenterer at skolen allerede, grunnet de store mengdene turistbusser i gaten, har store problemer med å sikre trafikksikker skolevei for elevene, at elevene har vært involvert i flere nestenulykker og at skolen og FAU har vært i dialog med ulike instanser for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak, uten å lykkes.

Skolen ønsker egen «Hjertesone» jf. Bystyrets plan for skolene i Bergen, der det er beskrevet at det skal være fokus på ulike former for reguleringer av biltrafikk, enten i form av restriksjoner eller tilrettelegging for biler utenfor skolens område.

Uttrykker bekymring for støynivået ved økte trafikkmengder. Peker på at støymålinger ute på skoleplassen viser desibel på 65-75 db ved bilpasseringer, mot maksimalt tillatt nivå 55 db.

## **FAU, Christi Krybbe skoler**

For Christi Krybbe skoler vil trafikkendringer som resultat av anleggsarbeid under arbeidet med Bybanen, og endret kjøremønster etter at Bybanen er i drift, ha store, negative konsekvenser for trafikksikkerhet, støy og andre miljøfaktorer for elevene.

Øvregaten og Vetrilidsallmenningen bør inkluderes i reguleringsplanen.

Øvregt. og Vetrilidsallmenningen bør inkluderes i reguleringsplanen, da det må påregnes økt trafikk av buss og tungtransport både i anleggsfasen og etter at Bryggen er blitt stengt for trafikk. Bekymret for støy, vibrasjoner, et uoversiktlig trafikkbilde og trafikksikkerheten til skoleelevene. Peker på at barn ned i 6-årsalderen ferdes her, og at turister og turistbusser allerede gjør området utrygt. Viser til Bystyrets vedtak (sak 322-16) om at betydelig reduksjon av biltrafikk i det historiske sentrum skulle være et sentralt premiss for arbeidet med Bybanen til Åsane.

Prognosene som viser økt trafikk, gjør at tiltak som begrenser og regulerer trafikken i Øvregt. og Vetrilidsallmenningen må innføres før kjøremønsteret endres. Foreslår følgende eksempler: Fjerne holdeplasser for busser, lage gatestrek med enveiskjøring, innsnevring av kjørebanelen som gir bedre plass til fortau og gode krysninger, at det lages miljøgater, eller at hovedveien fra Vetrilidsallmenningen til Øvregt. legges om til å gå gjennom Rosenkrantzgt. og Lodin Lepps gate slik at deler av Øvregt. og Vetrilidsallmenningen kan omgjøres til gatetun.

Påpeker at de fleste skoleelevene bor i nærmiljøet og går selv til og fra skolen. Kommenterer at dagens trafikksituasjon i både Øvregt. og Vetrilidsallmenningen er uholdbar, og at det derfor burde gjøres tiltak uavhengig av arbeidet med Bybanen. Viser også til kommunens «Hjertesone»-prosjekt som skal bedre trafikksikkerheten og miljøforholdene rundt skoler og barnehager.

## **Bergen Guideforening**

Viser til Bergens Guideforenings uttalelse fra 2016 i forbindelse med den planlagte utbyggingen av Bybanen langs Bryggen:

Kommenterer at Bybanens omfang, lengde og kjørerregler vil dominere på en måte som fratruer turistene det visuelle inntrykk som Bergen er kjent for, og i stor grad forringe turistenes opplevelse av Bryggen.

Uttrykker bekymring for Bryggens status som en del av UNESCOs verdensarvliste. Peker på at sammenlignbare anlegg har blitt fratatt sin UNESCO-status. Kommenterer at dette vil være meget negativt for Bergen som kulturby og vil sette byen i negativt lys, både nasjonalt og internasjonalt.

## **Stiftelsen Bryggen**

Stiftelsen Bryggen har som formål å bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi. Stiftelsen er gårdeier, bygningsforvalter, håndverksbedrift og eier 38 av de 61 fredete bygningene. Forutsetter at det tilgrensede området begrenset av Vågen, Vetrilids-allmenningen, Øvregaten og Dreggen defineres som særskilt interesseområde for å kunne bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi. Forutsetter at det tilgrensede området begrenset av Vågen, Vetrilidsallmenning, Øvregaten og Dreggen defineres som særskilt interesseområde for å kunne bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi.

Alle relevante rammebetingelser (juridiske, tekniske, finansielle, miljømessige, kulturvernfarelige, beredskapsmessige) må være tilstrekkelig beskrevet og tatt hensyn til ved utforming av målene, slik at alternative konsepter og løsninger kan vurderes på lik linje.

Ser behov for en uavhengig kvalitetssikring av tidligere utførte konsekvensutredninger, samt uavhengig Heritage Impact Assessment. Gjennom en uavhengig HIA i samsvar med UNESCO-kravene, må adekvate forhold som truer Bryggens integritet, tas inn.

#### *Verdenskulturminnet Bryggen:*

Følgende hovedelementer er vektlagt av UNESCO:

- Verdien av å kunne bevare restene av et havnekvartar som viser samspeilet mellom sjøtransporten, kaiene og lagerbygningene på Bryggen.
- Verdien i å kunne fremvise godt bevarte bygningsstrukturer i tre og med lesbare koblinger bakover i tid til de hanseatiske handelstradisjonene.
- Verdien av å kunne fremvise et unikt stykke 'fondaco', et fremragende eksempel på tidlig europeisk bydannelse.

Peker på at UNESCO flere ganger har beskrevet et behov for at Bryggen som verdenskulturminne skal ha en buffersone i henhold til UNESCOs definisjon, samt gjeldende reguleringsplan for området som sier at «behovet for en buffersone skal ivaretas gjennom krav til saksbehandling og detaljerte bestemmelser for bruk og utforming av omgivelsene, både sjø- og landarealene.» Uttrykker bekymring for hvordan en buffersone skal ivaretas når en ny reguleringsplan, med Bybanen som hovedelement, griper inn i gjeldende plan. Beskriver at et sentralt spørsmål er i hvilken grad BK som planmyndighet allerede hadde lagt planer om å benytte frontarealene på Bryggen som samferdselskorridor for gjennomgangstrafikk mellom Bergen sentrum og Åsane da gjeldende reguleringsplan ble utformet i 2006-09, og i så fall i strid med verdenskulturminnets vernebehov.

Stiftelsen Bryggen beskriver at de ikke er blitt gitt adekvat presentasjon av hvilke samlede effekter en bybane vil ha for verdenskulturminnet Bryggen. Peker på at det foreslåtte tiltaket vil gi betydelige ulemper og direkte økonomisk tap, og peker spesielt på anleggsperioden som problematisk, og da spesielt for leietakerne som retter seg mot det besøkende publikum.

Stiftelsen Bryggen beskriver at vil forbeholde seg retten til å prøve om tiltaket er i strid med Granelovens regler og oppfordrer kommunen til å på eget initiativ å klarlegge denne problemstillingen som en del av den forestående reguleringsprosessen.

Turistveksten har vært formidabel de siste tiårene, og forventes å fortsette å vokse. Konsekvensene for Bryggen er store, og virkningene av en bybane på turismen må utredes i konsekvensutredningen.

Effekten av anleggsfasen er mangelfullt utredet grunnet den økte turismen. Ønsker svar på hvilken effekt en 6-7-årig anleggsfase vil ha på et sårbart næringsliv i et sentrum i sterk transformasjon. Peker på at over 100 personer har sitt daglige virke på Bryggen, og årlig omsetningsverdi er ca 0,5 mrd. kr. Viser også til Nice, der neste byggetrinn foretas i tunnel gjennom sentrum, av hensyn til de næringsdrivende. Ønsker svar på hva som skal være omkjøringsvei for Fløyfjellstunnelen når den stenges, noe som skjer ofte? Mener de trafikale belastningene Bybanen vil ha foran Bryggen er underkommunisert. Beskriver det som uheldig og uakseptabelt at den øvrige trafikken flyttes inn mot Mariakirken og Øvregaten, som ligger i Bryggens buffersone og som er en integrert del av de middelalderstrukturene som skal beskyttes.

#### *Trafikale forhold, sentrum:*

Kommenterer at det må klargjøres hvordan man tenker unngå trafikkøkning i Sandviksveien – Nye Sandviksvei – Øvregaten – Vetrilidsalmenning.

Kommenterer at tunnelalternativet ikke har blitt vurdert like grundig, men at dette vil være det beste alternativet. Tunnelalternativet er det eneste alternativet som løser problemene i anleggsperioden, med gjennomgangstrafikk, unngår trusler mot verdenskulturminnet, opprettholder den konstituerende kontakten mellom den historiske bebyggelsen og sjøen, betjener boligområdene ovenfor Øvregaten, unngår problemer med havnivåstigning og sikkerhet, og muliggjør en styrking av Bryggen som historisk og attraktiv sjøfront. Videre vil også en tunnelløsning unngå avbrudd på grunn av arrangementer, parader og fester, og vil slik best fungere som ryggraden i Bergens kollektivtilbud.

#### *ROS-analyser, konsekvenser av en Bybane:*

Beskriver videre et behov for flere ROS-analyser. Beskriver at en sammenfatting av disse vil måtte gi en samlet fremstilling av nødvendige avbøtende tiltak og sumvirkning for folkelivet, bybanens barrierevirkning og UNESCO-statusen som verdenskulturminne.

Etterlyser videre:

- En utredning av effektene av støy for opplevelsen av verdenskulturminnet Bryggen.
- Trygghet for at et eventuelt vedtak om batteri ikke senere må gjøres om på grunn av kostnadsbildet. Mener at en bane over Bryggen må etableres uten master og kjøreledninger.
- Trygghet for at det ikke vil dukke opp krav om gjerder og stengsler som følge av ulykker og trafiksikkerhet. Påpeker at nye konsekvensutredninger må ta høyde for dette.
- Scenarier der faglig dekkende prognoser for havnivåendringer og setningsproblematikk på Bryggen settes i sammenheng. Mener at kote +2 er for lavt med tanke på flomfare, og ikke tilrådelig med tanke på saltvann og sjøsprøyt; at Bryggen bør planlegges for 1000-årsflom, jfr. rapporten «Havnivåstigning og stormflo» (DSB 2016), som per i dag er 220cm, men at «flom-kategoriene» endrer seg og at ekstremvær av type 1000-årsflom vil skje oftere.
- Svar på hvordan Bybanens forkjørsrett vil fungere i et vrimeområde med blandet trafikk på Bryggen. Ønsker at dette illustreres på en troverdig måte. Beskriver at sikkerhetsmessige aspekter knyttet til de store folkemengdene på Bryggen må utredes i en ROS-analyse der oppdaterte prognoser over folkemengder på Bryggens frontarealer, kaiene og Vågen i og utenfor turistsesongene legges til grunn. På de mest travle dagene er det ca 40 000 mennesker som trekker inn fra frontarealene gjennom passasjene i Bryggen, og antallet vil kunne dobles innen ti år.
- Beredskapsmessige krav som følge av ROS-analyse, og konsekvenser for folkelivet, inklusiv kostnader for sikkerhet ved arrangementer.
- At konsekvenser ved tiltaket avdekkes gjennom ROS-analyse inkludert terrorhendelser og gode nok avbøtende tiltak. Uttrykker bekymring for ofte og større forsinkelser for Bybanen over Bryggen, og mener det vil kunne være behov for buss for bane 1-4 ganger i året.

#### *Byens viktigste sjøfront og havnepromenade:*

Stiftelsen ønsker ikke at en Bybane skal bruke 1/5-del av arealet langs Torget, og skape en sammenhengende barriere mellom bebyggelse og kaifront. Beskriver at mulighetene til å vandre langs indre havnebasseng har blitt redusert de siste tiårene, og at langs Bybane-traséen er blant de få resterende områdene. Uttrykker også bekymring for at eventuelle kontaktledninger og –master ytterligere vil redusere byrommets volum og lesbarheten av de historiske omgivelsene. Beskriver at dette er i strid med god byplanlegging og Bergen kommunes kommuneplan generelt, og målene for Torget, Bryggen og sjøfronten spesielt. Mulighetene for å styrke kontakten mellom bebyggelsen og havnen ødelegges, og mulighetene for å gjenopprette en hovedakse av lesbare middelalderstrukturer mellom Fisketorget og Sverresborg vil desimeres kraftig. Kommenterer at dette vil være i strid med de politiske ambisjonene om å utvide verdensarvområdet, og beskriver at disse planene ikke er brakt inn eller behandlet i utredningene.

Beskriver at arkitektkonkurransen for Bryggen og Torget burde ha ventet til trasévalget er foretatt og politisk avklart.

Anmoder at det tas en pause i aktivitetene på DS1 og DSS, og at de andre DS-ene prioriteres. Beskriver at samfunnsøkonomiske analyser som det legges opp til i reguleringsarbeidet, må dekke alternativet med bybane i tunnel, da dette alternativet kan vise seg å bli billigere enn alternativet i dagen.

Kommenterer at konseptet med bybane i dagen har vært et underliggende premiss i konsekvensutredningen med tilleggsutredninger, men at Bergen bystyre sitt vedtak om å legge bybanen i tunnel gjennom indre deler av Sandviken er et brudd med konseptet om en synlig bybane i dagen, samt at det markerte et økt politisk fokus på kulturminner, helhetstenking og barrierevirkninger. Tar det som en selvfølge at de samme kriteriene legges til grunn og gis samme vekt for reguleringen av DS1.

## **Bryggens Venner**

Ber om å bli behandlet som berørt part under planarbeidet for DS1.

Uttrykker et behov for å sike at det benyttes uavhengige, uhildede konsulenter/fagmiljøer som gjennomfører en faglig kvalitetssikring av KVV-silingsarbeid vedr trasevalg. Herunder at det blir



iverksatt et arbeid med en uavhengig og dekkende Heritage Impact Assessment i overenstemmelse med de krav UNESCO stiller opp om et tiltak på og ved et verdensarvsted. Mener det er behov for at delstrekket over Bryggen må konsekvensutredes på kommuneplannivå, reguleringsplannivå og innenfor kulturminnefeltet på nasjonalt og globalt interessnivå. Dette grunnet at konsekvensutredning og prinsippvedtak gjort i 2013 på kommuneplannivå har flere sviktende forutsetninger, og at flere forutsetninger er endret.

31 punkt bør tilleggsutredes, og et trasealternativ som ikke går over Bryggen bør inkluderes. Tematisk oppsummert:

- 1) Et alternativ med Bryggen uten bil, buss og bane bør være med i en KU/ konseptvalgutredning. Da det har blitt jobbet i tiår for en stenging av biltrafikken uavhengig av Bybanen, og med trafikkreduksjon som følge av sentrumsreguleringer og Fløyfjellstunnelen, burde et slikt alternativ være aktuelt. Mener et slikt alternativ vil treffe best ift målene, med unntak av synlighet for Bybanen.
- 2) Temaet lokaltrafikk er misvisende fremstilt i KU 2013, og må oppdateres. Bybanen representerer i seg selv stor trafikk, da skinnefaktoren og trafikkreduserende tiltak vil føre til en høyere kollektivandel i sentrum. Samlet sett vil Bybanen lagt i sentrumstunnel redusere trafikkpresset kraftig på og rundt Bryggen og Øvregaten.
- 3) Nytt konsept i ytre Sandviken vedtatt jan 2018: Kombinasjon av bane, forlenget Fløyfjellstunnel og lokalvei gjennom Sandviken gir mulighet for å vurdere nye alternativer, og at sentrum vil kunne omorganisere trafikk i større grad. F.eks. vurdere om E39's omlegging til Fløyfjellstunnel i Ytre Sandviken kan føre til avskåret gjennomkjøring både på Bryggen og i Øvregaten.
- 4) Farene for at Bryggen kan miste sin UNESCO-status, samt eksempler på tilfeller hvor dette er skjedd, er underkommunisert i Bergen Bystyre og i høringsmøter. Viser til at fagrapporten fra 2013 om verdenskulturminnet som konkluderte med at statusen som verdenskulturminne ikke kunne garanteres.
- 5) Forbehold stilt av sentrale aktører er ikke inkludert i planoppstart for DS1. Dette gjelder SVV sitt forbehold om etablert avlastningstunnel for biler i sentrum og kulturminneinstansene sine forbehold om ingen fysiske stengsler og ingen kjøreledning på Bryggen.
- 6) Samfunnsdelen for kommuneplanen vedtatt i 2015 kom etter 2013-vedtaket og trekker frem viktigheten av at Bergen skal ta vare på og videreutvikle byens historiske særpreg. En bane over Bryggen vil dermed bryte med overordnet vedtatt politikk.
- 7) Problem at dagens eksisterende verneplan med bufferoner (delvis) skal erstattes med en plan med prioritet på tungtransport. Kommenterer at dette hverken er problematisert eller drøftet, og at dette vil ha innflytelse på vernestatusen til verdenskulturminnet Bryggen.
- 8) UNESCO's vern av Bryggen er kategorisert som historiefortellende element, ikke som bygningsvern. Havneområdet og kaiarealet som areal for lossing og lasting, samt hovedkommunikasjonsårer, er derfor viktig for å forstå Bryggens rolle i middelalderbyen. Bybanen over Bryggen bryter den historiske hovedkonteksten mot sjøen, og umuliggjør en eventuell fremtidig gjenåpning av historiske hoper og gjenreiseing av vippebommer. Påpeker at også nedre del av Nikolaikirkealmeningen utgjør en viktig del av den historiske sammenhengen, der byens middelalderiske rådhus og torg lå til slutten av 1550-årene.
- 9) ROS- analyse terror: Bybanen utgjør en terrortrussel grunnet folketrengsel, turistmål, verdenskulturminne og trengsel av folk under arrangementer. Kommenterer at etter 2013-utredningen er terroranslag mot kjente historiske mål, befolkningkonsentrasjoner, markeringer og kjente turistmål økt, og tiltaket vil være i gul sone. Mangelen på regningsssvarende avbøtende tiltak gjør at banen må flyttes fra sonen rundt Bryggen.
- 10) ROS- analyse personsaker: De store folkemengdene – hvorav mange er turister med fokus helt andre steder enn på Bybanen, samt en uoversiktlig situasjon med blandet trafikk av gående og syklende, gjør at en bane uten gjerder eller andre stengsler kommer inn i rød sone hva personsaker angår. Alternativ lokalisering i form av en tunnelløsning finnes, og kommenterer at denne løsningen i det minste bør parallellutredes. Peker også på at ulykken på Nesttun-traséen viser at trusselen for personsaker er reell.
- 11) Flom, havnivåstigning og springflo med saltvann vil ha betydelige skader på vognmateriell, skinner, el-motor og elektronikk. Kommenterer at banen skisseres på kote 2+, og at dette er langt under den aktsomhet som Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap legger til grunn for økt havnivå og hyppigere springflo etc. for området. Plasserer fremtidig fare for materielle/ økonomiske tap i gul sone.
- 12) Frykter store og/eller ofte forsinkelser grunnet ulykker, trengsel, arrangementer o.l. over Bryggen og Torget. Mener en tunnelløsning vil minke sannsynlighet for økonomiske tap grunnet forsinkelser.

- 13) Uttrykker bekymring for at Bybanen vil komme i konflikt med bylivet i et populært område av byen. Kommenterer at bruken av, og besøksantallet på Torget og Bryggen har vært økende de siste tiårene, og at dette – blant annet grunnet befolkningsvekst – må forventes å øke videre. Uttrykker bekymring for kombinasjonen av økt bruk av Bryggen og mindre bruksareal på Torget og Bryggen grunnet Bybanens arealbeslag, og lite diskusjon om dette i 2013. Uttrykker også bekymring for at Bybanen, ved å splitte arealene, vil ha en forringende effekt på bruksverdien av de populære områdene, noe som ikke er utredet. Uttrykker bekymring for at Bybanen kan ødelegge bruken av Bryggen og Torget som lokasjon for arrangementer, opptog, festivaler og folkefester, ved at Bybanen ikke kan omlegges slik biltrafikk kan, men må stenges. Savner inkludering og diskusjon i 2013-utredningen av konsekvenser og de økonomiske ulemperne Bybane-traséen vil ha for arrangører.
- 14) Savner inkludering av buekorpene i 2013-utredningen. Kommenterer at buekorpene er et kulturminne i seg selv, og at deler av Bybanet-traséen kommer i konflikt med tradisjonelle marsjruter. Dette kan medføre trussel for buekorpenes trafikksikkerhet og nedsatt historisk autentisitet for det levende kulturminnet buekorpene.
- 15) Gategrunnens verdi (mer enn 10.000m<sup>2</sup>) som reguleres til baneformål må veies opp mot uttalt besparelse ved tunnel for eiendomsbruk, ift økonomisk konsekvens.
- 16) Negativ konsekvens som anleggsfasen vil ha er underkommunisert. Det lokale næringslivet i sentrum er sårbar nok fra før, og frykter at butikkdød for privateide virksomheter i strekket Bryggen-Torget vil åpne for at området i enda større grad vil bestå av filialer fra butikkjeder. Mener dette forholdet ikke ble utredet i 2013.
- 17) Risiko for at man i anleggsfasen vil støte på kulturminner som vil gjøre anleggsfasen lengre og dyrere er stor, noe som ikke ble inkludert i kostnader og forsinkelser i 2013. Peker på at alt fra byens eldste dyringslag, historiske fyllmasser, spor etter bygninger, historiske kaikanter og hoper og spor etter anlegg og virksomhet i områdene mot festningene på Holmen og Sverresborg, med myren (Koengen) mellom seg, kan dukke opp, og påvirke arbeidet.
- 18) Negativ lokaliseringsfaktor: At en oppnår positiv verdi for omgivelsene fordi en bane kjører forbi (gjennomfartsetappe), er faglig helt feil. Kommenterer at områder nært holdeplasser har en positiv lokaliseringsfaktor, men først og fremst kapres av kjeder og hurtigmat, som vil være det motsatte av det kommunen ønsker for Bryggen og Torget. Savner inkludering av denne uheldige byutviklingen i 2013-utredningen.
- 19) Støy og synlighet vil få sterk negativ konsekvens av en bane på 42 meters lengde. Påpeker at alle tegninger viser de gamle, kortere vognsettene og dermed er sterkt misvisende med tanke på banens synlighet. Kommenterer videre at det må lages grundige støy- og synlighetskart med strategiske ståsted. Mener at disse analysene vil konkludere med en sterk negativ virkning for det visuelle for et objekt av høyeste verdi (globalt kulturminne), altså høyeste negative konsekvens. Kommenterer at slike tiltak kun kan gjennomføres der det er av en helt avgjørende samfunnsmessig betydning, og der det ikke finnes alternative løsninger, og helst ikke da heller. Peker på at dette ikke ble utredet ordentlig i 2013, grunnet at man ikke visste hvor banen i detalj skulle komme.
- 20) Vern mot endringer: Banen fra Sentrum til Nesttun fikk en rapport med over hundre forbedringstiltak for sikkerhet etter at den var satt i drift, og den første dødsulykken førte til en umiddelbar inngjerding av et nytt område. Mener havnivået og antall buss for bane, eller endestopp ved tunnelutløpet, også vil sette press på at banen bygges på nytt på et høyere nivå. Peker på at gjeldene plan for Vågen, Kaiene og Bryggen har et ekstra vern for fysiske tiltak, og at det må varsles og godkjennes av kulturmyndighetene. Savner at disse faktorene fastslås som absolutte bestemmelser med særlig vern, samt beskrivelse av hvordan nevnte endringer skal gjennomføres.
- 21) Konseptet om en bane i dagen ikke lenger er gjeldende, da det bygges underjordisk stopp (byens største) ved Haukeland, og i Sandviken, og at utredninger i 2013, som tar utgangspunkt i at dette konseptet, må endres slik at både alternativer i dagen og i fjell passer inn.
- 22) Bergens tilgjengelighet til sjøfronten som absolutt fremste mål er ikke utredet. Den internasjonale trenden om å sette folk fremfor tungtransport ved sjøfronten må gjøres gjeldene, da de viktigste og mest attraktive delene av byens sjøfront er strekket Bryggen og Torget, og en Bybane vil skape en permanent barriere mellom byen og denne sjøfronten.
- 23) 2013 er sterkt villedende hva angår arrondering mellom folk, sjøfront og kulturminner og tungtransport herunder skinnegående, vedr hvor vanlig det er med bygging av baner over torg og kulturminner, og mellom byer og sjøfronter.
- 24) Arbeidsmiljø: Uttrykker bekymring for den påkjennning bybanesjåførene kan påføres ved stadige ulykker og nestenulykker i den uoversiktlige trafikksituasjonen på Torget og Bryggen. Peker på at også faste ansatte i dette området, samt arrangører, turistguider og andre vil påføres et enormt dårlig arbeidsmiljø grunnet ulykker/frykt for ulykker. Savner en



situasjonsbeskrivelse av dette, samt uttalelser fra aktuelle verneombud/ representanter for ansatte og arbeidstilsynet.

- 25) Forventer at en bane i fjell vil gi et godt bilfritt alternativ til de store boligkonsentrasjonene. Savner utredning og verdisetting av sentrumstrasé i fjell. Forventer at dette vil gi mer fleksibilitet ift arealbehov knyttet til videre utvidelser.
- 26) Grunnvannsskader: Ønsker detaljregulering og beregninger av konsekvensene ved bygging i system med meget gamle bygg i både dag og under grunn, samt med et komplisert grunnvann- og sjøvannssystem. Peker på overraskelsene og problemene knyttet til utbyggingen av SAS-hotellet. Minner om at dersom kulturminne skades eller går tapt, er dette ugjenkallelige tabber og ødeleggelser.
- 27) Boligområder: Banen over Bryggen har ingen lokal boligbetjening, mens bane i fjell vil kunne ha heis/rulletrapp opp til lokale boligkonsentrasjoner. Disse trenger bilfrie transportalternativ mht å avlaste brannfare og trafikkulykker. Lokal boligbetjening ble ikke utredet og satt verdi på i 2013.
- 28) Vibrasjoner og grunnforhold: Meget gamle anlegg både i dag og under grunn krever kompliserte beregninger. Disse må foreligge før regulering av bane, for å tabber og ødeleggelser.
- 29) Byutvikling og vitalisering: Mener at Bybanen bedre vil kunne bidra til ved å ha stoppested ved/ mot Katedralskolen og med stopp i fjell bak Fløibanen med mange utganger. Ved å sikre tilkomst og gangtrafikk til/ fra Bryggen fra bakenforliggende gater stimuleres mer enn bare den, allerede mye, brukte sjøkanten. Slik prioriteres småskalaaktører i, og vitalisering av, de verneverdige strøkene.
- 30) Merkevarer Bergen: Bekymret for hvordan en bybane over Bryggen vil kunne svekke Bryggen og Bergen som merkevare, gi dårlig internasjonal publisitet og skade Bergens omdømme. Bergen reiselivslag har estimert den årlige ekvivalente merkevareverdien til en årlig verdi på ca. 200 millioner kroner. På Fodors liste over verdens 15 beste Waterfront Cities er Bergen nr. 2, etter Venezia og foran Amsterdam. På McKinsey sin liste over de beste byene å bo og jobbe i for den nære fremtiden har Bergen hatt den globale andreplassen flere år. Mener det å være en meget godt rangert by ift å besøke, gjøre virksomhet i og bosette seg i, er en status som er vanskelig å få, men lett å miste. Videre kan det å innskrenke befolkningens dominans langs den sentrale sjøfronten og Bryggen; selve symbolet på merkevaren Bergen, gi mye strid og negativ internasjonal publisitet, og slik skade omdømmet til Bergen for beløp i milliardklassen.
- 31) Stiller spørsmål ved den demokratiske prosessen rundt trasévalget over Bryggen, og uttrykker ønske om at en tunnelloøsning forblir et alternativ, utredes grundigere, og at medvirkningsprosesser startes opp. Påpeker PBLs forutsetning om et levende lokaldemokrati, om at medvirkning gjennomføres, og om at de som berøres blir hørt. I konseptvalgfase har befolkningen, Fortidsminneforeningen, Bryggens Venner, Stiftelsen Bryggen, og Bergen Reiselivslag vært for lite involvert.

Tilleggsutredninger nevnt ovenfor bes utredes av fagmiljø uten vesentlige økonomiske og praktiske bindinger til kommunen som planfremmer, med tanke på å unngå forhåndskonklusjoner.

Anbefaler nå å varsle og utarbeide 2 ulike planområder dersom varslingsområdet ikke favner om en evt. linjeføring for sentrum i fjell.

## Bergen Røde Kors

Bergen Røde Kors vedr beredskap: Beskriver at de eier og driver en frittstående garasje i enden av Sandbrogaten, mellom Korken og Bergenhus festning, gjerne kalt «Beredskapsgarasjen», og at denne garasjen står midt i veien for planlagt bybanetrasé og innslaget av tunnel til Sandviken. Beskriver at garasjen er særlig viktig for foreningens daglige drift og beredskapsfunksjon. Dens sentrale plassering, og enkle adkomst, gjør at hjelpekorpsset har lav responstid.

Bergen Røde Kors påpeker at de nylig undertegnet en beredskapsavtale med Bergen kommune og at beredskapsgarasjen er en sentral brikke i deres operative beredskapsarbeid. Ønsker å komme i en konstruktiv dialog med kommunen om alternativ plassering av en slik garasje/ depot i god tid før evt. byggestart for bybane til Åsane.

## Sandviken Kulturhistoriske Forening

Kommenterer at næringsvirksomhet, gjennomføring av arrangement og generelt folkeliv gjør Bryggen og Vågen dårlig egnet for en bybanetrasé. Stiller seg bak Bryggens Venner argumentasjon mot bybane over Bryggen.

Sandvikssidens sjøfront med sjøhus og gammel trehusbebyggelse som ender i Gamle Bergen må bevares. Kulturhistorisk viktig og aktuelt for å søke UNESCOs verdensarvliste. Ønsker en bydel etter «Danskemodellen» (sitat fra Byarkitekten) der håndverkere kan arbeide og de falleferdige sjøhusene ivaretas.

Kommenterer at området i indre Sandviken og Bryggen kan betjenes av to-tre busser og at Bybanen derfor ikke trenger å gå her. Foreslår at Bybanen heller går i fjell fra Glass Knag til Koengen/Sandbrogaten, Vetrilidsallmenningen/Fløybanen og til dagens Bybane på Bystasjonen.

## Sandviksveien Borettslag

(Amalie Skrams vei 46-52)

### Sendt til DS2 (omhandler også DS1):

Kommenterer at en bane i Sjøgaten/Sandviksveien ville vært å foretrekke fremfor bane i Amalie Skrams vei.

Bybane i Amalie Skrams veg vil beslaglegge det meste av vegbanen og berøre et etablert bomiljø. Ønsker banen i tunnel for å unngå konflikt med Brødretomten og for å sikre bruk av ASv.

Bekymret for støy under anleggsperioden. Ønsker at arbeidet skjer i arbeidstid, og at evt avvik varsles i forkant.

Trygge trafikkforhold må sikres.

Transport av masser må ikke belaste Gjensidige-krysset.

Ønsker en generell opprustning av område. Ønsker grøntområde mellom blokkene og Bybanen som skjerming. Må sørges for tilstrekkelig støyskjerming.

Må forhindre bygging på en måte som gir flom i området. (noe plaget med vannansamlinger i dag)

Sandviksveien borettslag må sikres tilgang til eiendom for gående, syklende og kjøretøy.

Bekymret for at trafikksituasjonen på Bryggen og Øvregt. vil gi større tilfang av biler til de mindre veiene som i dag brukes til intern ferdsel i Sandviken. Frykter at belastningen på veinettet blir for stor. Kommenterer at etter at SVV har oppgradert Gjensidige-krysset kan det bli større køer i området.

Er bekymret for trafikksituasjonen i området når Fløyfjellstunnelen er stengt og omkjøringen foregår via Sandviken. Ønsker at det studeres muligheter for avlastning i Fløyfjellstunnelen for å unngå stenging, og slik sikre redusert biltrafikk via Sandviken.

Presiseres at det er viktig med informering til borettslagets beboere om planer som iverksettes.

### Sendt til DSS:

Kommenterer at det må legges like mye vekt på gående som syklende når det anlegges sykkelvei. Trekker frem: God sikt, overganger må merkes tydelig med at syklist har vikeplikt for gående. Der det kommer kryssende trafikk må kryss med lys for syklende opprettes.

Sykkelveien ikke må anlegges slik at den er til ulempe for eiendommene som den grenser til, og at bruken av eiendommene ikke må begrenses langs sykkelveien.

Sykkeltunneler må utredes og utformes på en slik måte at det føles trygt – hvis ikke vil sykkeltunneler virke som en hindring.

Det må tas hensyn til ny sykkelveg og kollektivfelt mellom Sandvikstorget og E39 ved Glass Knag.

Peker på at det er viktig at borettslaget og beboerne er informert om de planer som blir iverksatt, samt at det samarbeides med beboerne langs traséen.

## Stølestrøkenes Velforening

Stølestrøkenes velforening omfatter strøkene Steinkjelleren, Stølen og Eidemarken og over 3.000 innbyggere, og dekker området fra Øvregaten til Skanselien og fra Vetrilidsallmenning til Helgesens gate. Kommenterer at deres formål er å arbeide for et sosialt og godt lokalmiljø.

Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien (Ø, NS, S) må inkluderes i planområdet:

- Trafikksituasjon, miljø og sikkerhet rundt Christi Krybbe skoler og barnehagene ved Fløybanen.
- Grunnforhold og fare for kulturminner (Mariakirken m.m) og eiendommer generelt.
- Opprusting av gatene før Bryggen stenger.
- Fleksibilitet i trase, anlegg- og oppstillingsområder.
- Samordning med etater som SVV og HFK/Skyss.
- Tilkost til beboere og næringsdrivende, både i anleggsperioden og etterpå.

Kommenterer at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien må inkluderes i planområdet for å sikre:

- Tilstrekkelige konsekvensutredninger og planer for
  - kommende trafikksituasjon
  - miljø og sikkerhet rundt Christi Krybbe skoler og barnehagene ved Fløybanen.
  - grunnforhold og fare for skader på kulturminner (Mariakirken m.m.) og eiendommer generelt.
- Opprusting av Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien før Bryggen stenger.
- Fleksibilitet i trase og anleggs- og oppstillingsområder. Viser til at andre delstrekninger har omfattende planområder, og at dette ikke burde ha mindre relevans i sentrum.
- Samordning av ansvarsområder og etater som kommunen har begrenset innflytelse på i planarbeidet, bl.a. SVV og fylkeskommunen/Skyss,
- Tilkost til beboere og næringsdrivende i anleggsperioden og etterpå. Viser til Øvre Korskirkeallmenning som skrekkekspelet med tanke på beboere og eiendoms- og næringsinteresser.

Peker på at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien må opprustes før Bryggen, da det ikke vil være mulig med større arbeider i disse gt.e på flere tiår. Viser til at dette er gater av stor lokal og nasjonal, historisk, antikvarisk og arkeologisk verdi, i tillegg til å være skolevei og hovedrute for gående og syklende i Fjellsiden og mesteparten av Indre Sandviken, som er dårlig fundamentert og har dårlig infrastruktur.

Konkrete alternativer til omkjøring ved ulykker i Fløyfjellstunnelen må utredes, der beregninger av frekvens, kapasitet og forsinkelse på inkluderes. Mener at det beste alternativet trolig er dynamisk 'rerouting' av toveis trafikk i nedsatt hastighet gjennom ett tunnelløp. Ønsker ikke at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien skal være det eneste alternativet, og i så tilfelle vil delt trafikk mellom disse gatene og Sjøgt. gi større fleksibilitet og kapasitet.

Peker på at avlastning kan finnes i Sjøgt. og på Bryggen, gjennom Bradbenken, (Øvre) Dreggsallmenning og Rosenkrantzgt./Lodin Leppsgt., som er områder med minimal fast beboelse. Viser til bystyrets vedtak i 2016 ifm innbyggerinitiativ rundt Chr. Krybbe skoler, der det å sikre en betydelig reduksjon i biltrafikken i det historiske sentrum skulle være et sentralt premiss for de fremtidige trafikale løsningene for Bergen sentrum. Stigningsforhold for gangakser og sykkel bør tillegges vekt.

Forslår envegskjøring på hele eller deler av Ø, NS, S. Ønsker enveiskjøring og miljøgate for hele eller deler av de nevnte tre gatene. Dette må søkes realisert før Bryggen stenges. Foreslår også omlegging av busstrafikken.

Kommenterer at «bilfri Bryggen» må revurderes, da kostnaden ved å flytte all trafikk fra områder uten beboelse og med begrenset bruk, til tette boområder med nasjonal, historisk verdi, blir altfor stor. Forslår at busser og tyngre kjøretøy kan kjøre i eller ved bybanesporet, alternativt all trafikk i én

retning. Kommenterer at det faller på sin egen urimelighet at trafikken skal gå i Nye Sandviksvei når Sjøgt. står «ubrukt».

Fremtidige busstraseer gjennom området, og evt. i banetrase, må inkluderes i planarbeidet. Viser til at støy og vibrasjon fra buss og tyngre transport er mest skadelige for bomiljø og antikvariske verdier og i størst mulig grad bør ledes utenom områder med sårbare kulturminner og bomiljø. Peker på at turistbussene utgjør en vesentlig belastning i sommermånedene, og at disse ikke berøres uten regulering eller forbud.

## 17.mai komiteen

Beskriver at over 100.000 mennesker deltar i feiringen i bykjernen 17.mai. Kommenterer at 17.mai-komiteen i planleggingen og gjennomføringen av nasjonaldagen i Bergen legger vekt på et godt kollektivt transporttilbud til publikum uten at prosesjonsrutene blir berørt. Kommenterer at det er nødvendig med en sporveksel for at Bybanen kan veksle spor uten å krysse prosesjonsrutene, slik det ble lagt i Kaigt. mellom Strømggt. og Peter Motzfeldts gt., ifm å sørge for transport for reisende fra de nordre bydelene til og fra sentrum også på nasjonaldagen. Denne ville hatt stor sikkerhetsmessig fordel av å ligge nord for Bystasjonen istedet.

Beskriver at en sporveksel må planlegges med kortest mulig avstand til endestoppet på nasjonaldagen i området, og samtidig plasseres slik at publikum som skal videre inn til byen ikke går tett på i området hvor sporvekselen blir lagt. Informerer om at bussene i dag snur på Bontelabo på nasjonaldagen.

Påpeker at Sandbrogaten er en del av prosesjonsruten, og at sporvekselen derfor kan bli omfattet av DS2, og ikke DS1.

Stiller seg til disposisjon for utdypende kommentarer om trafikkforholdene og praktiske konsekvenser 17. mai.

Kart over prosesjonsrutene vedlagt merknaden.

## Det Norske Misjonsselskap

Ser fordel ved å få bybanen/og eller sykkelvei nær sin eiendom. Ønsker oversendt kart som viser planlagt bybanen- og/eller sykkelveitrasé i nærheten av deres eiendom, Dreggsallmenningen 20, og ønsker informasjon om hvilken delstrekning dette tilhører.

Ønsker informasjon om forespeilet oppstart og ferdigstilling av anlegget.

## Nabolaget Øvre-Eide

Takk for god informasjon gjennom nabovarsling og god presentasjon på NHH 12. juni 2018. Vi skriver på vegne av nabolaget på Øvre-Eide i Eidsvåg. Våre argument og innspill er lasta opp i fil som ligger ved dette innspillet.

En lang Fløyfjellstunnel som ender på Øvre-Eide vil komme i konflikt med kulturlandskapet Øvre-Eide. Øvre-Eide er et av de eldste gårdsbrukene i Åsane, og er unik. Viser til at den eldste bygningen er datert til rundt 1540. Gården og miljøet rundt er grundig omtalt i KU (2013).

En lang Fløyfjellstunnel som ender på Øvre-Eide vil ødelegge dyrka mark og gårdsbruk med økt støy.

Ønsker Fløyfjellstunnel uten av-/påkjøring på Eidsvåg. Dette vil støtte opp under nasjonal målsetning om reduksjon i privat bilbruk, gi kollektivtransporten konkurransefordeler i Eidsvåg, redusere arealbehovet og redusere støy. Foreslår at den reduserte kostnaden med av-/påkjøring i Eidsvåg kan finansiere et miljølokk/miljøtunnel over vegen fra tunnelåpning og frem til Jordalsvatnet.

Ønsker bekreftelse på at innspill og vedlegg er mottatt.

*Vedlegg – en lysbildepresentasjon som viser noen av Øvre-Eide gård sine kvaliteter, og tegninger av foreslåtte løsninger;*

Uttrykker at de er positive til kommunens arealplan om byutvikling i Eidsvåg og at Sandviken får slippe trafikk fra motorveien.

Kvaliteter:

- Gården har vært i drift siden 1500-tallet, og har sauer og hester.
- Gårdsbesøk – gården tar imot barnehager og skoler.

Foreslår:

- Lang Fløyfjellstunnel munner ut ved tunnelmunningen til Eidsvågtunnelen.
- Av-/påkjøring sløyfes i Eidsvåg. Kan finansiere miljøløkk over lang Fløyfjellstunnel hvis utløpet er i Øvre-Eide.

Tegninger av forslagene er vist.

## Beboere Sudmanns vei m.fl.

Sudmanns vei er i dag en fredelig blindvei som i utgangspunkt ikke egner seg for gjennomgangstrafikk. Veien vil gå forbi Eventyrskogens skole der mange barn fra 1.-4.klasse ferdes daglig i et uoversiktlig trafikkbilde.

Peker på særlig tre forhold som gjør at Sudmanns veg ikke er beregnet for gjennomkjøringstrafikk:

- Det er en smal gate med inn- og utkjøringer til boliger og garasjer, samt til Sandviken dagsenter, direkte ut i veien.
- Dagens trafikk i gaten, spesielt vegkrysset, er allerede trangt og uoversiktlig, samt har dårlige fotgjengerforhold. Krysset betjener mye trafikk, hvorav mye gangtrafikk, til og fra Eventyrskogens skole, samt turgåere på veg til Stoltzekleiven.
- Ferdende på gangveien i nordenden av Sudmanns vei til Sandvikslien og Fjellveien, må ved åpning for gjennomgangstrafikk forsere et kryss i stedet for en veg slik det er i dag.

Ønsker at Sudmanns vei ikke åpnes for gjennomgangstrafikk og mener at tilkomst for Munkebotn via Sandviken sykehus er et bedre alternativ. Så vidt vi kan forstå vil tilleggsbelastningen på omgivelsene der bli atskillig mindre merkbare.

## Norges Handelshøyskole (NHH)

Peker på at 4000 personer har sin daglige virksomhet på NHH og randsoneinstitusjoner, som student eller ansatt, og at dette tallet forventer å stige noe i tiden frem til Bybanen til Åsane blir ferdig. Kommenterer at siden mange av disse vil ha Bybanen som sitt foretrukne transportalternativ, vil en plassering av holdeplassen tett på NHHs bygningsmasse fremtre som svært gunstig.

Kommenterer at det generelt er problematisk å blande fotgjengere og syklistene.

Peker på at NHH har to perspektiver på arbeidet som skal planlegges i tilknytning til og på NHHs eiendom; midlertidige og permanente.

*Midlertidig i anleggsfasen:* Avgjørende at NHH tidlig blir involvert i denne fasen for å holde NHHs drift gående på forsvarlig vis, der sentrale tema er:

- God tilkomst for NHHs daglige brukere, studenter og ansatte. Minner om at dette også inkluderer funksjonshemmede.
- Trygge rømningsveier i tilfelle brann ol.
- Sikre tilkomst for utrykningskjøretøy.
- Sikre tilkomst for varelevering/-henting.

*Permanent:* Peker på at det skal planlegges endringer på deler av eiendommen for å gi bybaneprosjektet en best mulig utforming for brukere, andre trafikanter og naboer. Kommenterer at NHH er innstilt på å bidra til at resultatet blir best mulig. Opptatt av at det gis anledning til god medvirkning fra NHH allerede i en tidlig fase i planleggingen.

Skriver at Klas Rønning, økonomisjef, vil være NHHs kontaktperson overfor BK i denne saken. Beskriver at et hovedmål for NHH er at når de permanente tiltak som utformes på eiendommen, så deltar NHH i beslutningene og sikrer at fremtidig utvikling av eiendommen for NHHs formål kan ivaretas på en god måte.

## Strandens Grend Velforening

(To merknader (nr 36 og 45) med lignende innhold. Den nyeste (nr. 45) bærer preg av å være en oppdatert versjon. Denne er oppsummert under. Merknad nr. 36 er senere også sendt inn av Anne K. Irgens, oppsummering finnes under DS2.)

Beskriver at denne merknaden tar for seg forhold knyttet til området fra Glass Knag-bygget til Sandviken sykehus.

Kommenterer at det er helt avgjørende at hensynet til den verneverdige Strandens Grend blir godt ivaretatt. Beskriver at inngriperer i eiendommer som følge av utvidelse av passasjen i det trange området mellom Strandens Grend og Munkebotn i området Glass Knag til Sandviken sykehus, derfor må skje på Munkebotn-siden. De gamle adkomstene til eiendommene i Strandens må ivaretas, det samme må passasjene ned til sjøen gjennom Strandens Grend. Beskriver det som avgjørende at man ikke gjør tiltak som berører forholdet til Strandens Grend negativt og på den måten ødelegger den kulturhistoriske perlen.

Forslår/anbefaler å legge Bybanen i tunnel på strekningen Amalie Skrams vei/Glass Knag til Sandviken sykehus. Beskriver at man da eventuelt kan benytte det ubenyttede nordlige løpet av dagens Fløyfjellstunnel som bybanetunnel ved å føre banen inn enten fra Amalie Skrams vei eller Glass Knag, og føre banen fra utgangen av tunnelen opp mot NHH i dagens sydlige løp av E39.

Peker på at en tunnelløsning, i kombinasjon med gode gang- og sykkelforbindelser, vil være et meget godt miljøgrep og gjøre området til en kulturhistorisk perle. Beskriver at dette vil binde sammen Strandens Grend, Munkebotn og Gamle Bergen, samt de nye bebyggelsene i Elsesro, Lerøytomten og på Saltimport-tomten, og løfte frem verneverdige Strandens Grend som et levende kulturminne; den eneste grenden der forbindelsen mellom den gamle bebyggelsen og sjøen fortsatt er intakt.

Peker på at fordelene ved en tunnelløsning i Munkebotn vil være: bedre plass til å lage en god sykkelvei i det trange området, plass til et godt fortau langs hele Strandens Grend slik at man kan fjerne støyskjermen og åpne opp for innsyn, man kan åpne opp de tverrgående forbindelsene ned til sjøen gjennom Strandens Grend, man får sikret gangadkomst til eiendommene i Strandens Grend, og man får mulighet til å lage en god forbindelse til sjøen ved å gjenåpne tverrforbindelsen mellom Munkebotn og Strandens Grend. I tillegg vil gange- og sykkelveiene ha god utsikt og gi en god opplevelse for de reisende.

## FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole

Krohnengen skole har ca 300 elever på 1.-7. trinn, og Eventyrskogen skole ca 100 elever på 1.-4. trinn. Kommenterer at de fleste elevene kommer seg til og fra skolen til fots eller på sykkel/sparkesykkel.

Beskriver trafikkforholdene i områdene som lite tilfredsstillende, blant annet med smale veier, dårlige fortau, mye trafikk og generelt lite tilrettelegging for myke trafikanter. FAU er svært bekymret for at omlegging av trafikkmønstrene i forbindelse med utbyggingen av Bybanen til sentrum til Åsane vil føre til et økt trafikkkpress på allerede sårbare områder med høy ferdsel av barn og unge.

Viser til Trygg Trafikk og Bergen kommune sitt prosjekt «Hjertesone» for å få flere barn og unge til å sykle og gå til skolen, der en trygg skolevei er definert som helt avgjørende for at barn sykler og går til skolen. FAU forventer at en trygg skolevei står høyt på kommunens agenda når bybanetrasé med tilhørende omlegging av biltrafikken skal utredes, vurderes og vedtas.

Påpeker bl.a. at det ikke er gjort en utredning for hvilken rute biltrafikken skal ta når Bryggen stenger, hvilke konsekvenser omleggingen fører til og hvilke trafikkmengder det er snakk om. Frykter at trafikken kommer på veiene i Sandviken som brukes som skoleveier av elevene.

### DS1:

Viser til trafikkanalysen gjort i forbindelse med KU og trasevurdering for bybanen til Åsane i 2013 som skisserer en betydelig trafikøkning på strekningen Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien, der deler av strekningen vil se en ÅDT-økning på 72%. Kommenterer at dette representerer en økt risiko for barnene som krysser og går langs disse gt.e på vei til både Krohnengen og Eventyrskogen skole, samt Christi Krybbe skoler og ungdom som skal til Rothaugen skole. Kommenterer at Nye Sandviksvei



og Sandviksveien allerede oppleves som svært lite trygg grunnet høy fart, lite tilrettelegging for myke trafikanter og mye biltrafikk.

Positive til at kommunen vil vektlegge løsninger som gir mest mulig redusert biltrafikk, og Thomas Leathams signaler om at prognosene beskriver et «worst case»-scenario. Understreker viktigheten av at bybaneutbyggingen uløselig knyttes til de avbøtende tiltak det er snakk om, gjennom rekkefølgebestemmelser eller tilsvarende.

Stiller seg uforstående til prioriteringen om at null-vektmålet ikke kan gjelde alle gater og at Sandviksveien må akseptere økt trafikk som følge av trafikkomleggingen i sentrum. Stiller spørsmålstegn ved at konsekvensene for denne boliggt. og skoleveien allerede virker å være bestemt. Forutsetter at kommunen ser at den på prinsipielt grunnlag ikke har anledning til å utpeke deler av bydelen til å betale prisen for redusert biltrafikk i sentrum.

#### DS2:

Ringvirkningene av en bybane over og under bakken gjennom indre Sandviken er ikke tydelig skissert på dette tidspunktet, og vår merknad baserer seg på det vi per i dag er gjort kjent med av scenarier.

I utgangspunktet positive til satsingen i Sjøgaten som del av en hovedsykkelrute, da dette vil innebære nedprioritering av biltrafikken her. Men er bekymret for at en slik omlegging kan medføre til at biltrafikken presses opp i Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien, og til områdene rundt Krohnengen.

Meget bekymret, for Eventyrskogen sitt vedkommende, for at trafikken i Amalie Skrams vei og Munkebotn vil sluses gjennom Sudmanns vei og forbi skoleporten, ved en stenging av Amalie Skrams vei. Denne vegen ikke egner seg for økt trafikk i begge retninger. Veien vil også komme ut i et allerede trangt og uoversiktlig kryss, der skolebarna i dag må gå i veien fordi et lindetre sperrer for fortauet.

Mener det er viktig at Sandviksveien og Nye Sandviksvei gjøres om til miljøgater med lavere fartsgrense og betydelig tilrettelegging for gående og lokalt syklende, samt at det sikres nok og trygge krysningspunkter for myke trafikanter, parallelt med sykkelsatsingen i Sjøgaten. Dette vil være et viktig tiltak for elevene som går langs og krysser disse gatene.

Ønsker løsning med trafikkforbindelse mellom Munkebotn og Sandviken sykehus.

#### Anleggsfase:

Viser spesiell bekymring for den mangeårige anleggsperioden, med mye tungtrafikk og anleggsmaskiner. Påpeker viktigheten av at hensynet til fotgjengere ivaretas på en forutsigbar og sikker måte i planleggingen, blant annet ved at avstengninger og innsnevringar rasjonaliseres i tetthet og varighet, og at nødvendig anleggsarbeid og -trafikk langs skoleveier kun utføres i undervisningstiden når skolebarna ikke ferdes der. Støyende arbeid bør reduseres til det absolutte minimum mens barna er på skole og SFO.

#### Videre dialog:

FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole representerer til enhver tid en stor andel av beboerne i indre Sandviken. Vi håper og tror at Bergen kommune ser nytten av å kunne ha en god dialog med skolens FAU fremover, både for å sikre at løsninger som velges for delstrekningene får minst mulig negative konsekvenser og for å sikre lokal forankring og oppslutning rundt løsningene som blir valgt. Under samtale med delprosjektleder Thomas Leathem ble muligheten for dialogmøte(r) med FAU nevnt, og FAU stiller seg meget positive til dette.

FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole ser frem til en god og konstruktiv dialog med Bergen kommune rundt byggingen av Bybanen fra sentrum til Åsane.

## **Kalvatræet skole**

Ber de om at det vurderes å etablere en trygg «drop-zone» for barn, dersom det skal gjøres anleggs- og byggearbeid i Ervikveien. Barnas sikkerhet vil bedres om privatbiler kan slippe av og hente barna på en mindre trang måte enn slik det er i dag. Viser til at privatbiler i dag bruker parkeringsplassene til Bergen golfklubb og Joker-butikken, og at mange biler kjører av og på Ervikveien samtidig som skolebarn kommer/går til skolen.



## Lynghaugen velforening

Kommenterer at etablerte energibrønner i Lynghaugen i størst mulig grad må bevares.

Kommenterer at trafikk fra Søndre Øyjorden må ledes direkte ut på ny syd-/nordgående lokalvei ved Stemmemyren, og at det ikke må gis mulighet for innkjøring i Lynghaugen slik det praktiseres i dag. Peker på at gaten Lynghaugen er svært smal og uoversiktlig og uten fortau, samt med flere trafikkfarlige kryss. Peker også på at dette er mye brukt som skolevei til/fra Hellen barneskole og barnehagene i området.

Oppfordrer til å vurdere et felles underjordisk parkeringsanlegg for å eliminere den utstrakte gateparkeringen i området som hindrer fremkommeligheten for utrykningskjøretøy og renovasjonsbiler. Kommenterer at denne parkeringsløsningen kunne betjene innfartsparkering i ukedager på dagtid og besøksparkering til idrettsanleggene på Stemmemyren på ettermiddag og i helgene, samt fungere som et tilbud til beboerparkering.

## Beboere fra Uren til Munkebottsveien, inkludert borettslagene Amalie Skrams vei og Sandviksveien

(Sendt til DS2)

Oppfatter det som at innspill til både reguleringsplanarbeidet og tilleggsutredningen omfattes av fristen 3.7.2018, og påpeker at dette er omfattende faglig materiale på flere hundre sider. Bemerket at de derfor tar forbehold om å kunne levere flere innspill etter denne fristen (3.7.2018).

Stiller spørsmål ved hvordan bystyret kan vedta en løsning i tunnel i Sandviken når tilleggsutredningen anbefalte dagsløsning i Sjøgaten. Spesielt kritisk til det økonomiske aspektet med tanke på at Sjøgaten-alternativet samlet sett ville vært nærmere 1 mrd kr rimeligere, og stiller spørsmål ved hvorvidt tunnelalternativet er i tråd med et ønsket bærekraftig kommunalbudsjett.

Viser til fagnotatet som beskriver at «negative konsekvenser av massehåndtering skal reduseres». Spør hvordan BK (Byutvikling) tenker at massehåndteringen skal reduseres, all den tid tunnelalternativet krever 300 000 m<sup>3</sup> fjell – tilsvarende ca. 20 000 lastebiler gjennom Sandviken. Peker på at dagsløsningen ikke ville behøve egen regulering for masseuttak/depotområder.

Stiller også spørsmål ved at begrunnelsen for tunnelalternativet blant annet inneholdt «... å unngå negative konsekvenser for nærmiljøet og kulturminnet Sandviken kirke», med tanke på at massetransporten gjennom et etablert boligområde, samt problemer vedrørende sprengning av tunnel, ikke er drøftet hverken i saksfremstilling, fagnotat eller TU.

Kommenterer at passasjergrunnlaget vil øke langs Sjøgaten grunnet OBOS sin utbygging på Kristiansholm (300 boliger), og reduseres rundt den underjordiske holdeplassen grunnet flyttingen av NLA – noe som ytterligere styrker traséalternativet i dagen. I tillegg vil busstilbudet (linje 10 og 18) dekke mange av reisene sørover, samt at TU pekte på at mange av beboerne vil finne det enklere å bruke bybanestoppet i Sandbrogaten. Savner at disse forholdene er tatt med i beregningene fra 2013.

Mener tunnellsøsningen ikke ivaretar og gir gode koblinger til nye byutviklingsområder i Sandviken, siden disse utelukkende ligger langs Sjøgaten.

Kommenterer at en løsning med underjordisk stopp er uakseptabel sett ut fra krav til universell utforming, i tillegg til at sikkerhet og fremkommelighet ved for eksempel brann vil være dramatisk, og ikke kan utelukkes i et slikt perspektiv. Viser til at TU problematiserte trygghet og sikkerhet i forbindelse med underjordisk anlegg. Kommenterer at antydningene om etablering av butikker og matservering under jorden for å øke den sosiale kontrollen ikke er reelle, da selv butikker på overflaten har problemer med å overleve.

Lagt ved et stort verdiskjema for de ulike traséalternativene. Her kommer alternativ 1Ba klart best ut.

Kritisk til at Bybanen i Amalie Skrams vei blir liggende nær Brødretomten – noe som ikke vil være å ta kulturhistoriske hensyn, og at banen vil belaste et rolig boligområde med støy og krysningsproblemer.

Kommenterer at Sjøgaten-alternativet vil redusere dagens trafikkstøy der, og ivareta Amalie Skrams vei som en attraktiv trasé for gående og syklende fra Munkebotn og nordover.

Savner en vurdering av å føre Bybanen i dagen langs reperbanen gjennom tidligere Helleveien frem til NHH. Kommenterer at man slik unngår å rive lyststedet Maaseskieret, og at Bybanen kan etableres i området der det er busstopp i dag. Peker på at dette gir en bane i dagen hele veien fra Skuteivken til Eidsvåg, og vil passe overens med visjonen om en synlig bane.

Sett i lys av punktene listet opp / diskutert, er de svært kritisk til ekstrakostnaden på 1mrd forbundet med tunnelalternativet.

## **FAU, Haukedalen skole**

Viser til TS-utredninger for Haukedalen og Ulsetskogen skolekrets utarbeidet i regi av Miljøløftet, samt til informasjonsmøte om utredningene. Det er gjort en omfattende TS-utredning der spesifikke tiltak er foreslått.

Fartsmålinger viser at det bør gjøres fartsreduserende tiltak, men det er ikke foreslått konkrete tiltak utover det å forbedre fortau med kantstein og eventuelt redusere farten i 60-sonen.

FAU foreslår å etablere en ny separat gang- og sykkelveg langs hele Fv240 Hesthaugveien fra Vidalen til Åsane terminal. Dette vil være et viktig tiltak for å bremse og redusere den økende trafikkmengden på strekningen og fungere som en effektiv «matevei» for videre persontransport med Bybanen fra Åsane til sentrum. Dette vil også være et viktig GS-tiltak for å løfte hele bydelen.

En større boligutbygging er påbegynt og vil øke trafikken i området ytterligere. I den forbindelse bygges en internvei med støyskjerming langs Hesthaugveien. Foreslår å inngå samarbeid med utbygger om å kombinere GS-vei og internvei på strekningen krysset Haukedalen/Spondalen – forbi Haukedalen skole – til Flatevad.

Vedlagt innspillet ligger TS-utredning for Haukedalen og Ulsetskogen skole og kart der nevnte boligutbyggingsområde og foreslått GS-veg er markert.

## **Kyrkjekrinsen misjonsforening**

Kyrkjekrinsen misjonsforening eier Kyrkjekrinsen bedehus som ligger inntil den planlagte bybanetraséen gjennom Åsane.

Bybanetraséen og omlegging av lokale tilførselsveier medfører at parkeringsarealene til bedehuset (og Lyshuset) blir borte.

Foreslår at traséen foran eiendommene blir forskjøvet mot nord, inntil lokalveien til Vågsbotn, over eiendommen 203/254. Noe av parkeringsarealene kan da sikres og virksomheten i bedehuset kan holdes oppe.

## **Nedre Ulsetskogen Huseierforening**

Ber om at den nordlige tunnelåpningen rett sør for Åsane Terminal legges så nær Åsane terminal som mulig og ikke høyere i terrenget enn Åsane terminal/Rema 1000 sin parkering.

Den skogdekkede haugen mellom boligfeltet og motorveien/Åsane terminal er svært viktig å bevare for beboerne. Den fungerer som støyskjerm, skjermer visuelt, er avgjørende for barns sikkerhet mot stupet ned til motorveien, og brukes til lek og bærplukking.

Det eksisterer en snarveg (bratt sti) ned fra boligfeltet til Rema 1000-parkeringen. Ber om at stien som går der i dag blir ledet trygt til riktig side av bybanesporet/tunnelen.

Anmoder om at grøntarealene blir bevart, og at tunnelmunningen kommer omtrent på dagens parkeringsplass sør for terminalen.

Ber om sikring med gjerde eller lignende over tunnelmunningen.

## Naturvernforbundet i Hordaland

Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljødeleggende trenden fra 70-, 80- og 90-tallet for bilbyen Bergen. Bergen var i ferd med å bli kvelt av biler og lokal luftforurensning.

Uttrykker at en bybane til Åsane haster for å sikre en køfri, forutsigbar kollektivakse med høy kapasitet og god tilgjengelighet. Sammen med dobbeltspor til Arna, gir dette et godt grunnlag for å bygge Gode, grønne Bergen med kraftig redusert bilavhengighet.

Positive til at Bybanen går over Bryggen for å sikre en bane som går mest mulig i dagen, samt at det skrur god tilgjengelighet og lave kostnader. Dette gir best mulighet for å fjerne trafikklummen foran Brygge, og gir best garanti for å sikre verdensarvstatusen mot trafikklum.

Ønsker at planforslaget foreslår tiltak som reduserer overveltningstrafikk over Øvregaten og økt trafikk over Danmarks plass.

Planen bør ha et bilfritt sentrum som mål, fremmes sammen med en god sykkelveg mot nord.

Foreslår å inkludere hele strekningen fra Bergen sentrum til og med holdeplassen Amalie Skrams vei i byggefase 1 for å sikre oppstart så raskt som mulig. Bekymret for at oppstart kan bli hele 10 år frem i tid.

Det er Naturvernforbundets visjon at Bybanen i dagen på strekningen sentrum – Sandviken kan suppleres av et lynalternativ i fjell uten underjordiske stopp i fremtiden.

## Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen (FFO Bergen) ønsker å komme med et generelt svar på denne høringen. FFO er Norges største paraplyorganisasjon for organisasjoner for mennesker med ulike funksjonshemninger og psykisk og kronisk sykdom. Det overordnede målet vårt er samfunnsmessig likestilling og samfunnsdeltakelse for funksjonshemmede og kronisk syke.

UU og tilgjengelighet for alle må ivaretas videre i prosessen. Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for mennesker med spesielle behov, og berører blant annet områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi, samferdsel og transport, byggverk og uteområder, samt tilgang til produkter.

Minner om at Bybanen brukes av alle i samfunnet, uavhengig av fysisk eller psykisk helse. Påpeker viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.

Kommenterer at eksisterende lovverk og lignende dekker dette, men anser det allikevel som relevant å påpeke viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.

## 07000 Bergen Taxi

07000 Bergen Taxi avga to høringsuttalelser til forrige runde med planarbeid for bybane til Åsane (datert 19.04.13 og 28.10.13) der vi la vekt på følgende:

- En generell bekymring for manglende hensyn til/omtale av taxi i utredningen
- Behovet for god fremkommelighet i sentrum og opprettholdelse av alle eksisterende taxiholdeplasser, samt viktigheten av at videre utbygging får minst mulige konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen.
- Understreking av behovet for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig

Vi ber innstendig om at taxinæringen denne gangen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan sikre best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.

Vi gjentar vårt ønske om en bybane med minst mulig inngrep i bybildet og minst mulig negative konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.

Vi vil understreke betydningen av at persontransport med taxi betraktes som en del av kollektivtransporten i denne typen planprosesser. Vi viser i den sammenheng til de føringer som er lagt i Statens Vegvesens håndbok 232 for etablering av kollektivterminaler, samt til tilsvarende planprosesser rundt andre kollektivterminaler i Bergen, bl.a. i Birkelandsskiftet der en konstruktiv prosess har ført til gode løsninger for både reisende og involverte aktører.

Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal, og ser frem til en konstruktiv planprosess i tiden fremover.

To tidligere høringsuttalelser vedlagt.

Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).  
Behov for god fremkommelighet og opprettholdelse av eksisterende taxiholdeplasser. Viktig at videre utbygging får minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. Ønsker ikke bane over Bryggen.

Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten (SVV håndbok 232).

Behov for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkter som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH.

Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og ønsker en bybane realisert med minst mulig inngrep i bybilder og minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.

Understreker behovet for sømløs overgang mellom taxi og bane på en terminal som skal betjene et stort og tett befolket område. Terminalområder må ta hensyn til universell utforming slik at passasjerer med spesielt behov for særskilt assistanse kan komme til terminal i taxi for å bruke Bybanen.

Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt som etableres ifm. utbyggingsplanene for sentrale deler av Åsane.

Ber om at taxinæringen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at det kan sikres best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.

Beskriver at de gjerne tar del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal.

Vedlagt høringsuttalelse til 201125114, Bybane sentrum-Åsane (datert 19.04.2013).  
Ønsker ikke Bybanen over Bryggen. Frykter for Bryggens verdensarvstatus, som vil være uheldig både for innbyggere og turismen. Om banen legges over Bryggen, må det være åpent for taxi og buss i samme trasé.

Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten.

Bybaneholdeplasser er viktige trafikkpunkt og det må derfor sikres gode overganger mellom Bybanen og andre kollektivtransportmidler – deriblant taxi. Sømløse overganger vil øke Bybanens attraktivitet. Dårlige overgangsmuligheter vil erfaringsmessig føre til trafikkfarlige situasjoner.

Krav til universell utforming må inkludere enkel overgang til/fra taxi for å unngå å hindre enkelte brukergrupper i å kunne Bybanen.

Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt på lik linje med andre former for kollektivtransport, at ingen gjeldende kollektivtraséer/felt berøres uten at fullverdige erstatningsløsninger inkluderes i planene, og at ingen gjeldende taxiholdeplasser berøres av planene uten at fullverdige erstatningsløsninger utredes og 07000 Bergen Taxi involveres i prosessen.

Kommentar til spesifikke bybanestopp:

- Endestopp/Vågsbotn: Som endestopp vil dette betjene bybanebrukere fra nordlige områder. Sentralt at det legges opp til sømløs overgang til/fra taxi.

- Hesthaugen/Åsane terminal: Sentralt trafikknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir viktig. Taxi må hensyntas.
- NHH, Eidsvåg og Åstveitskogen: Vil trolig være et stopp med høy trafikk og stort behov for videre transport. Enkel overgang blir viktig også her.

07000 Bergen Taxi vil ut fra ovennevnte punkter innstendig anmode om at persontransport med taxi i større grad inkluderes i planer og konsekvensvurderinger – både hva angår generell fremkommelighet for taxi som kollektivt transportmiddel og adkomst til bybanestopp.

Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer om dette er ønskelig.

## **LUKS (Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter)**

Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.

Tilstrekkelig areal for varetransport etc. Minimum lastebilstørrelse 12m, bredde 3,2m, høyde 4,5m.

Støysikring mot boliger.

Lovverk for varetransport og varemottak må følges. TEK skal ivaretas, IK-Mat-forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede, Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varens plassering må følges (maks 50m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.

LUKS skal delta på møter om videre planlegging og utarbeidelse for hver delstrekning, som må foretas så tidlig at kommunens ansvar for å sørge for lovlig adkomst og varemottak til alle virksomheter ivaretas.

## **Øyjorden Velforening v/ Thorvald Johannessen**

Stiller seg positive til at reguleringsplanarbeidet nå er i gang. Ser med glede frem til en ny hverdag for alle beboere i Ytre Sandviken.

Ønsker at det planlegges for et levende lokalsentrum i Ytre Sandviken rundt det planlagte bybanestoppet ved NHH.

Oppfordrer til å velge kryssløsning i området Stemmemyren – NHH som benytter muligheten til å lede lokalvei under dagens motorveiplan. Slik vil fotgjengere, syklistene og bybane dele krysset i dagen, mens biltrafikk krysser i planet under, der dagens lokalveikryss er nå. Peker på at dette kan gi positive følger for bydelen ved at det naturlige geografiske lokalsenteret åpnes opp, og det frigjorte arealet kan brukes til å skape nye gode byrom og møteplasser for bydelens innbyggere.

Oppfordrer til å ta vare på eksisterende, samt tilrettelegge for videre lokal næringsvirksomhet, som nærbutikker og kaféer.

Peker på at det er viktig å sikre gode kommunikasjonsløsninger for fotgjengere, særlig for barn og unge mellom Stemmemyren idrettsanlegg og Hellen skole med over 400 elever.

Peker på at det er viktig å sikre en høykvalitets sykkeltrasé langs Bybanen, for at flere i Ytre Sandviken og Eidsvåg velger sykkel.

Kommenterer at planområdet også bør omfatte å lege de estetiske sårene i landskapet forårsaket av skjæringen i fjellet langs motorveien, og de gapende tunnelåpningene ved Sandviken sykehus.

Ønsker at det planlegges for bedre luft- og støymålinger langs ny lokalvei og tiltak i samsvar med målingene.

Uttrykker skepsis til en isolert sykkel tunnel mellom Solbakken og Eidsvåg, og trekker frem sikkerhetsfølelsen som spesielt viktig i valg av løsning for sykkel tunnelen. Peker på at en åpen sykkel tunnel parallelt med Bybanen sikrer bedre sosial kontroll og sikt.

Peker på at gode bussforbindelser til Eidsvågneset, Lønborglien og Øyjorden fortsatt vil være viktig også etter at Bybanen er ferdig.

Kommenterer at eventuelle matebusser må ha gode snu- og parkeringsløsninger som ikke skaper farlige situasjoner for skolebarn.

Peker på behovet for sykkelparkering i forbindelse med bybanestoppet ved NHH.

Legger ved Øyjorden Velforenings innspill til TU 15.februar 2017.

## Munkebotn vel

Munkebotn er knyttet til Sandviken gjennom boligsoneparkering, barnehager, skoler osv. Ved kjøring via Sandviken sykehus risikerer økte avstander og bilbruk.

Foretrekkes at det åpnes for kjøring til Munkebotn gjennom Sudmanns vei og at planene om en veiforbindelse via Sandviken sykehus blir lagt til side.

## Bergen Arkitektøgskole

Gnr/bnr 168/350

Kommenterer at de har anlagt egen innendørs sykkelparkering med stor dekning for egne brukere. Kommenterer at dagens Kristiansholm-planer går ut over deres utenomhusareal, og at de ikke har kapasitet til å invitere bysykkelparkering inn på egen tomt, men at de er positive til bysykkelparkering i nærheten av skolen. Foreslår bysykkelstativ over nedkjøringen til parkeringskjeller for Kristiansholmområdet, sør for skolen.

Stiller seg positive til at sykkelsti muligens skal kjøres gjennom silovolumet deres, men presiserer at dette må gjøres i god dialog med dem som huseier, og at prosjektet må gjennomføres på en slik måte at det ivaretar de romlige mulighetene de høye silokamrene gir.

Peker på alternativ 2 (av de to utredede alternativene) som best, der det kjøres gjennom hele siloen sin lengde, heller enn å kappe av et hjørne. Kommenterer at de da ser for seg at det kan lages en «sykkelkatedral» som virkelig kan bli en opplevelse for syklistene.

Kommenterer at prosjektet ikke må – og heller ikke trenger – gå på bekostning av produksjons- og visningsrommet for kunst som er i silokjelleren. Stiller som premiss at sykkelstien holder seg på bakkeplan og at aktiviteten i silokjelleren blir ivaretatt. Stiller også som premiss at det jobbes romlig bevisst med de unike høye volumene sykkelstien vil skjære gjennom.

Peker på at Kristianholm-planene som snart legges ut på høring viser offentlige gangforbindelser på BAS sin eiendom langs sjøen og fra Sjøgaten ut til sjøen. Kommenterer at selv om det i planen er skissert egne traséer for dette inne på BAS sin tomt, ser de for seg at fri ferdsel av gående og syklende gjennom deres utendørs studio- og lagringsplass lett kan forstyrre undervisningen. Anser dette derfor som uheldig.

Beskriver at det derfor er viktig at det i planen for sykkeltrasé blir funnet en akseptabel løsning som knytter hovedtraséen til området gang- og sykkelstier på en akseptabel måte med god faglig dialog med de som brukere under kommunens videre konkretisering av planene.

Kommenterer at de regner med å bli kompensert for evt. tapte areal i forbindelse med realisering av planene.

## Arbeidsutvalget i Lille Øvregaten Vel

Ser store problemer ved tillatt kjøring fra Strømg. inn i Kong Oscars gt. Mener det vil føre til mer ulovlig gjennomkjøring i Lille Øvregt., at dette utvikler seg til en «kjent snarveg», til stor fare for fotgjengere. Under anleggsfasen må det ikke under noen omstendighet åpnes for gjennomgangstrafikk i Lille Øvregt.



Anser det som avgjørende at Øvregt. / Nye Sandviksvei blir innlemmet i planområdet for Bybanen. Kommenterer at siden disse gatene blir viktige i trafikkavviklingen i anleggsperioden og etterpå, samt for å redusere trafikken. Peker på at gaten(e) er smal, at det er barneskoler tett opptil vegbanen og at støy og vibrasjoner vil forringe gatene. Ønsker fokus på trafiksikkerhet, håndtering av turisttrafikken, og trafikkøkningen i perioder med stenging av Fløyfjellstunnelen.

Ønsker en totalrenovering av Øvregt. før Bryggen stenges for biltrafikk, fordi en omfattende renovering som tar hensyn til området antikvariske verdi er vanskelig å gjennomføre i etterkant. Ber om at kommunen setter i gang tiltak som på kort sikt kan gjøre noe med gjennomkjøring i Lille Øvregt. og turistbussene i Øvregt. Uttrykker bekymring for sikkerheten til myke trafikanter – spesielt barna – i området. Særlig i turistsesongen og på fine dager om vinteren gir kjøring ut fra Lille Øvregaten til Vetrilidsalmenning ofte kaos utenfor Fløibanen, med kø langt nedover gaten.

# DEL 2

## PRIVATE MERKNADER TIL DS1

<b>Avsender</b> (Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	<b>Dok.nr.</b>
Kirsten Engelsen	13
Randi Støle	14
Bente K. Michelsen	19
Bergen Parkering AS	28
Arvid Fjæren	34
Børre Solberg	35
Helge Tveit	40
Per Engebretth Stiegler	41
Nina Hestness	42
Trond Midttun	46
Chr. Irgens Sønner Holding AS	47
Helge S. Hansen	56
Herdis Brunborg m.fl.	57
Elisabeth Berg	60
Randi Lucie Gabrielsen	61
Elsa Sveindal Rosfjord	62
Christine Sveindal	63
Anne R. T. Bjørkhaug og Trygve Bjørkhaug (identiske merknader)	64 / 73
Liselotte Wiemann	74
Vibeke Weglo og Are Opdal	75
Vidar Sætre	77 og 78
Dreggsalmenning 10-12 AS	97
Jenny Hatlehol AS	98
Målfrid Krohn Sletten	99
Hans Parnefält	100

### Hovedpunkt i merknad/uttalelse

#### **Kirsten Engelsen**

Antatt adr: Sandsliåsen 41, 5254 Bergen

Kritisk til valgt løsning med Bybanen i dagen foran/over Bryggen. Kommenterer at det ikke er mulig å kombinere bybanen med gatetorg, og peker på vibrasjoner i bakken, sperring av sikt og svekket trafiksikkerhet for de mange gående i området. Understreker de negative konsekvensene ved at siktsperringene fra vollen vil svekke/ødelegge sikten fra Bryggen til kaikanten, og med det nærheten til sjøen, som er en viktig del av Bryggens verdensarv.

Foreslår underjordisk stopp ved Bryggen, og viser til argumentene brukt for tunnelløsning i Sandviken; kortere kjøretid, bedre betjening av eksisterende bebyggelse, mest skånsom for trebebyggelse, mulig å

gjennomføre høykvalitets sykkelløsning, unngå barrierevirkning mellom bebyggelse og sjø, unngå trafikkøkning i sårbare gater, samt at samlet sett gir det beste kollektivtilbudet for flest reisende.

Ønsker en samlet tunnel for bilvei og bybane, og peker på at fagfolk hevder at et bilfritt sentrum ikke er mulig uten tunnel. Kommenterer også at et bilfritt sentrum ikke er gjennomførbart da nødvendige vareleveranser, avfallshåndtering og persontransport må gjennomføres i sentrumskjernen på lik linje med byen for øvrig for å unngå negativ virkning.

## **Randi Støle**

Ukjent adresse

Ønsker ikke en bybane over Bryggen, og stiller seg bak Stiftelsen Bryggen og Nei til bybanen over Bryggen sine argument.

## **Bente K. Michelsen**

Skjoldhøgda 133, 5222 Nesttun

Stor motstander av at Bybanen skal gå over Bryggen. Peker på at mennesker, miljø, verdensarv og Bergens historie må ivaretas.

Foreslår at Bybanen enten kan gå i tunnel fra Kaigaten til Bontelabo. Eventuelt at Åsane-traséen rett og slett slutter i Bontelabo slik at de reisende må gå eller sykle til Kaigaten, som vil styrke posisjonen til gange og sykling i sentrum. Foreslår også en kobling med små miljøvennlige busser for personer som ikke kan gå, samt plassering av bysykler i Bontelabo og Kaigaten for transport mellom de to Bybanene.

## **Bergen Parkering AS**

Lars Hilles gate 19, 5008 Bergen

[Autosvar]

Drifter KlosterGarasjen, ByGarasjen, NordnesGarasjen, og SolheimsGarasjen. Har foreløpig ingen merknad.

## **Arvid Fjæren**

Ukjent adresse

Brosteinsanvisning. Skisser for kvalitetsriktig brosteinslegging ifm utførelse av gateløpsombygging.

## **Børre Solberg**

Barkaleitet 7, 5115 Ulset

Stor mostander av en bybane over Bryggen. Uttrykker frykt for de negative konsekvensene dette vil ha på et sårbart sentrum.

## **Helge Tveit**

Ole Landmarksvei 10, 5053 Bergen

Uttrykker bekymring for at en bybane over Bryggen setter verdensarvstatusen i fare og vil være ødeleggende for byrommet foran Bryggen. anbefaler å planlegge og utvikle et sammenhengende byrom fra Torgalmeningen, over Torget og Bryggen ut til festningen, og få synliggjort de skjulte ruinskattene i området.

Kommenterer at anleggsfasen vil være ødeleggende for byens sentrum og lokal næringsvirksomhet, spesielt for den på Bryggen. Uttrykker i den forbindelse bekymring for forlenging av anleggsfasen grunnet arkeologiske funn.

Anbefaler at Bybanen legges i fjell fra Kaigaten til Sandviken, som vil sikre god tilkomst til boligområdene ovenfor. Dette vil også kunne øke banens attraktivitet, dersom en oppnår raskere reisetid.

## **Per Engebret Stiegler**

Totlandsvegen 21, 5224 Nesttun

Uttrykker bekymring for 1-meters fyllingen på Bryggen samt støynivået i de fem 90-grader-svingene. Bekymret for at manglende trafikksikkerhet for uoppmerksomme turister og berusede ungdommer vil gi alvorlige ulykker, og videre at krav om inngjerding av banen vil skamfere Bryggen.

Ønsker ikke at Torget skal beskjæres mer og heller ikke at Rundetårnet skal rives.

Bekymret over risiko for økte trafikkmengdene i Øvregaten, spesielt i tilfeller der Fløyfjellstunnelen er stengt og biltrafikken må gå gjennom sentrum. Kommenterer at Øvregaten – byens eldste gate – ikke er skikket for slik trafikk nå, og heller ikke kan bli det.

Uttrykker bekymring for at Bryggens verdensarvstatus kan ryke. Anbefaler derfor å legge Bybanen i tunnel.

## **Nina Hestness**

"Åsaneboer"

Støtter Bryggens venner vedrørende trase til Åsane.

Ønsker Bybanen utenom bykjernen, i tunnel, dersom banen skal bygges nordover.

## **Trond Midttun**

Nye Sandviksveien 56 B,  
5032 Bergen

Bekymret over arealbruken i forbindelsen med en bybane over Torget og Bryggen, og peker på at det allerede i dag er lite åpent byrom i Bergen. Ønsker at tidligere vedtak om å gjøre området bilfritt må følges opp og utredes grundigere. Uttrykker bekymring for at ytterligere stenginger/avgrensninger blir nødvendig ved trafikksikring, som følge av den første ulykken. Ønsker at Bergen skal se til andre byer som prioriterer en sjølinje for mennesker, ikke trafikk.

Bekymret for økt biltrafikk i Øvregaten og belastningen fra tung skinnegående trafikk på Bryggen. Peker på at dette er historisk grunn. Kommenterer at anleggsfasen vil kreve gode sikringstiltak for å unngå skader på grunnen og bygningene langs bybanetrasé og traséer for anleggskjøretøy, med spesielt fokus på Bryggen og Mariakirken.

Anser ikke trusselen for Bryggens verdensarvstatus som tilstrekkelig utredet. Bekymret for den visuelle og støymessige forsøplingen Bybanen vil gi på Bryggen og Torget. Viser til at de hyppige avgangene vil gi nærmest kontinuerlig støy. Peker på at selve Bybanen vil stenge for sikten inn mot de historiske husene, og fra husene ut mot Vågen. Etterlyser en dataanimasjon som viser fremtidig bybanetraffikk over Bryggen og Torget, som bør publiseres på nett.

Ønsker bedre utredning av et tunnelalternativ. Viser til at det bygges kilometervis av tunneler i andre sammenhenger, og mener det også burde være mulig å utrede og grundig planlegge dette, også i sentrumsområdet.

## Chr. Irgens Sønner Holding AS

Eiere av Sandbrogaten 11 (samt Dreggsalmenning 36, Kroken 4, Kroken 6 og branntomten Kroken 8)

Bemerket at Sandbrogaten 11 er regulert for totalt 4-5 etasjer. Som eiere av dette bygget, ønsker de en dialog om hvordan eiendommen best kan utnyttes i forbindelse med etablering av bybane og bybanestopp langs eiendommen.

Vedlagt i merknaden Mulighetsstudie for Sandbrogaten 11, utarbeidet av Opus AS dd april 2015: Mulighetsstudien ble riktignok utarbeidet før dagens leieavtale for bygget ble inngått og før bybanevedtaket ble fattet. Ønsker likevel en tilsvarende mulighet til disponering av Sandbrogaten 11, som studien skisserer. Med hensyn til problemstillinger som er relevante i forhold til Bybanen, nevnes at disse problemstillingene er høyst aktuelle, også ved påbygg av eksisterende bygg i kombinasjon med videreføring av virksomheten til dagens leietaker «Arven 1868»:

- Parkering i kjelleren (Sandbrogaten 11) med innkjørsel Sandbrogaten: Om dette ikke lar seg realisere i kombinasjon med Bybanen, ønskes det at det gis dispensasjon fra krav til parkering. Legger til grunn at behovet for privatbil reduseres pga nærhet til Bybanestopp.
- Bybanen vil gjøre boenheter på bakkeplan mindre attraktive. Ønsker derfor mulighet for å etablere/videreføre næringsvirksomhet i kjelleretasjen og kanskje 1.etasje i bygget. Ønsker at grensen for gesimshøyde økes fra 18 meter – til anslagsvis 20 m – siden butikker krever høyere etasjehøyde enn leiligheter, og et fullt utnyttet bygg er et ønske. Viser til bygg i umiddelbar nærhet med gesimshøyde over 18 m.
- Ønsker at nybygg/ påbygg på Sandbrogaten 11 kan utnytte mer av tomten enn det som gjøres i dag. Ser for seg – ved mange forskjellige løsninger – at et volum kan utvides 4m mot øst, og sørover over branntomten til Kroken 8. Ønsker en dialog rundt dette.
- Kjelleren i dagens bygg strekker seg under fortauet mot Sandbrogaten. Dette bør tas hensyn til mtp. fundamentering av Bybanen.
- Uavhengig av fremtidig bruk er det viktig at det fortsatt blir tilkomst til Sandbrogaten 11 med bil.

Ønsker en dialog og tilbakemelding på ovenstående punkter så snart som mulig, slik at bygget eventuelt kan stå ferdig før Bybanen er ferdig, da det antageligvis vil være vanskeligere å bygge på, eller rive Sandbrogaten 11, etter at Bybanen er tatt i bruk.

## Helge S. Hansen

Adresse ukjent

Ønsker en Bryggen uten både biltrafikk og bybane, både for tilreisende turister, og for Bergens innbyggere. Mener Bryggen er for verdifull til å risikere ødeleggende elementer, og at koblingen mellom Bryggen og sjøen ikke må brytes. Stiller spørsmålet om en bybane over Bryggen vil svekke attraktiviteten til Bryggen med tanke på folkeliv der, og om den vil ødelegge for mulighetene til å gjennomføre arrangementer på Bryggen. Ønsker ikke å risikere en repetisjon av banebyggingen i sentrum av Nesttun.

Stiller også spørsmålet om kulturminner i grunnen ikke vil forsinke anleggsperioden, mtp ulike ekspertutsagn.

## Herdis Brunborg m.fl.

Sandviksveien 43B, 5036 Bergen  
(Heidis Brunborg, Joar Grindheim, Kristin Schübeler Nielsen, Hans Karl Lundstad)

Viser til tidligere merknader fra apr. 2013, inkl kart fra Fortidsminneforeningen av 2002, og fra okt. 2013, i tillegg til informasjonsmøte 11. juni 2018. Videre vises til FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen sin kontakt med Thomas Leatham, Bergen Kommune. Ser fram til at prisen Indre Sandviken betaler for trafikkavlastning i sentrum blir problematisert, på bakgrunn av kompetente og helhetlige fagutredninger også for kulturhistorien sin del.

#### *Biltrafikk og kulturhistoriske verdier:*

Mener grepet med å redusere trafikkøkning i Indre Sandviken er et godt utgangspunkt, gjerne med Bymiljøtunnel. Kommenterer bl. a. at det kulturhistoriske perspektivet i Indre Sandviken ikke bør stå og falle på enkeltpersoners private engasjement. Kommenterer at det må være et vilkår for planprosessen videre at det legges til rette for flere høringsrunder når de nye trafikkprognoser for området er klare.

#### *Bymiljøtunnel og miljøgate:*

Ønsker å peke på bymiljøtunnel, slik den delvis er presentert i tilleggsutredningen dd17.02.17, som et mulig tiltak for å redusere biltrafikk gjennom levende, men sårbar, kulturhistorie i Indre Sandviken. Viser til at en bymiljøtunnel med utløp i nord både i Sjøgt. og under Rothaugen, og utløp i sør på Dokken, beskrives å ville ha meget positiv effekt på trafikken gjennom sentrum og Sandviken. Kommenterer at det som alternativ til tunnelinnslag under Rothaugen også bør utredes og vurderes en rampeløsning til/fra Nye Sandviksvei og Sjøgt. til det tenkte innslagspunktet, med tunnelinnslag i nærheten av Bontelabo til Dokken for å unngå konflikt med planlagt bybanetunnel, planlagt sykkeltrasé i Sjøgt. og det kulturhistorisk verdifulle området. Understreker at trafikk i bymiljøtunnelen må være lokal til/fra Sandviken, og at Sandviksveien utformes som en miljøgate med lav fartsgrense, gode krysningspunkt og der mer av dagens vegbane brukes til fortau. Kommenterer at det kun er slik gaten kan gjøres mer attraktiv for myke trafikanter, og kan fungere som boliggate og skoleveg.

#### *Bybanestopp:*

Jf tilleggsutredning 6.8.3: Ønsker trasé med stopp under Norsk Lærerakademi, tunnel til dagstopp ved eksisterende busstopp Munkebotn, dagstopp ved Sandviken sykehus og Norsk Handelshøyskole. Viser til negative konsekvenser med underjordiske holdeplassen jf utredningspkt.5.6.9 t.o.m. 5.8.10, og overlapp den vil få med tilbudet til Mulebussen og omlandet til holdeplassen i Sandbrogaten. Forslag om trasé med stopp under Norges Lærerakademi, begrunnes med at

- a. Lærerakademiet flytter fra bygningsmassen, så denne kan være anleggsplass/ bygges om.
- b. man unngår inngrep ved holdeplass i dagen i Amalie Skrams vei.
- c. man unngår trafikkomlegging til Munkebotn via Sudmanns vei/ forbi Eventyrskogen barneskole.

## **Elisabeth Berg**

Beboer i ytre Sandviken

Peker på at det bør gjøres en uavhengig kvalitetssikring av tidligere konsekvensutredninger, samt en Heritage Impact Assessment i samsvar med kravene fra UNESCO. Mener planprosessen bør gjennomgås på nytt, og at samtlige konsekvenser for Bryggen må utredes, inkl. anleggsfasen med hensyn til næringsliv og turisme. Trafikale forhold ansees at må utredes bedre med tanke på personsikkerhet, gjerder og stengsler, støy, terrorsikring samt estetikk.

## **Randi Lucie Gabrielsen**

Sudmanns vei 14A H0101, 5037 Bergen

Viser til hvordan Dresden Elbe Valley mistet sin verdensarvstatus som følge av en 4-felts bro, der broen ble ansett å ville skjemme områdets skjønnhet. Uttrykker frykt for at Bryggen vil miste sin skjønnhet, og med det sin verdensarvstatus (UNESCO), gjennom at Bybanen vil bryte opp sammenhengen mellom sjø, bryggefront og bebyggelsen, som er viktig i historiefortellingen om Bryggens historiske virksomhet og samfunnet som en gang var der. Konkluderer med at utredninger av andre alternativer, helt uten bane- og biltrafikk, er nødvendig.

## **Elsa Sveindal Rosfjord**

5034 Bergen

Uttrykker frykt for at en bybane over Bryggen vil ødelegge Bryggen og Bergen sentrum. Ønsker ikke at flott trehusbebyggelse skal vike for utbygging. Stiller seg bak Bryggens Venner sin merknad.



Foreslår å utvide/ forlenge dagens jernbanetunnel, som går fra jernbanestasjonen til Bontelabo, og legge Bybanen i denne. Legger til at kostnader bør komme i andre rekke i et så viktig spørsmål om byens fremtid.

### **Christine Sveindal**

Abs. Beiersgt. 50A, 5034 Bergen

Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og stiller seg bak Bryggens Venner sin merknad.

### **Anne R. T. Bjørkhaug og Trygve Bjørkhaug**

Astrups vei 3, 5067 Bergen

Kommenterer at bybanetraséen over Bryggen, med sin forhøyning «1m» og strømmaster, vil ødelegge verdensarvstedet Bryggen. Gir sin tilslutning til Bryggens Venner sin merknad.

Kommenterer at etterspørselen etter en bybane i Åsane ikke er stor nok.

### **Liselotte Wiemann**

Klingesmuget 2c, 5003

Uttrykker motstand mot en bybanetrasé over Bryggen. Bekymret for at doble jernbanespor, vogner, strømmaster og gjerder vil blokkere forbindelsen mellom verdensarvstedet Bryggen og sjøen.

### **Vibeke Weglo og Are Opdal**

Formannsvei 22A, 5037 Bergen

Bekymret for at det kan være ødeleggende for Bryggen som verdenskulturminne og for folkelivet i sentrum at Bybanen legges over Bryggen, samt at det ikke vil betjene de tett befolkede eldre boligområdene på Fjellsiden.

Kommenterer at konseptet med bybane i dagen har vært et underliggende premiss i konsekvensutredningen med tilleggsutredninger, men at Bergen bystyre sitt vedtak om å legge bybanen i tunnel gjennom indre deler av Sandviken er et brudd med konseptet om en synlig bybane i dagen, samt at det markerte et økt fokus på kulturminner, helhetstenking og barrierevirkninger. Peker på at dette endrer forutsetninger for flere utredninger og analyser, og at byrådet må gjøre om sitt vedtak.

Stiller seg spørrende til det å sende tilleggsutredningen på høring nå, når denne allerede har gitt planfaglig grunnlag for byrådets innstilling til bystyret om trasévalg i Sandviken.

Uttrykker bekymring for at Bybanen med 7 meter brede spor, kontaktledninger og -master vil skape en barriere mellom bebyggelse og kaifront, samt redusere byrommets volum og lesbarheten av de historiske omgivelsene. Kommenterer at dette er i strid med god byplanlegging og Bergen kommunes kommuneplan generelt, og målene for Torget, Bryggen og sjøfronten spesielt.

Ønsker at en eventuell bane over Bryggen må etableres uten master og kjøreledninger. Bekymret for at det etter hvert vil dukke opp krav til gjerder og annen sikring. Kommenterer at nye konsekvensutredninger må ta hensyn til dette.

Kommenterer at kote 2 er for lavt med tanke på flomfare, og ikke tilrådelig med tanke på saltvann og sjøsprøyt. Viser til at Bryggen bør planlegges for 1000-årsflom, jfr. rapporten «Havnivåstigning og stormflo» (DSB 2016), som per i dag er 220cm, men at «flom-kategoriene» endrer seg og at det som i dag er definert som 1000-årsflom vil skje oftere, i tillegg til at ekstremvær skjer oftere. Ønsker at det utarbeides scenarier der faglig dekkende prognoser for havnivåendringer og setningsproblematikk på Bryggen settes i sammenheng, og at alle relevante aspekter ved banens nærhet til, og høyde over, havet avdekkes i en ROS-analyse.

Peker på at en baneløsning vil fjerne muligheten for i fremtiden å kunne reetablere de tradisjonelle fundamentene og kai-strukturene, inkludert åpne bolverkskonstruksjoner som fundament under bygningene.

Ønsker ikke at øvrig trafikk flyttes inn mot Mariakirken og Øvregt., som ligger i Bryggens buffersone og er en integrert del av de middelalderstrukturene som skal beskyttes. Beskriver at det har vært en underkommunikasjon av de store trafikkmengdene en bybanetrasé over Bryggen faktisk representerer. Stiller seg spørrende til hvordan man skal unngå trafikkøkning i Sandviksvegen, Nye Sandviksvei, Øvregt. og Vetrilidsallmenningen når bymiljøtunnelen utsettes, og forutsetter en klargjøring av dette.

Kommenterer at tunnelalternativet ikke har blitt vurdert like sterkt, men at dette bedre vil løse gjennomgangstrafikkproblemene i anleggsperioden, unngår trusler mot verdenskulturminnet, opprettholder kontakten mellom den historiske bebyggelsen og sjøen, betjener boligområdene ovenfor Øvregt., unngår problemer med havnivåstigning og sikkerhet, og muliggjør en styrking av Bryggen som historisk og attraktiv sjøfront. Peker på at tunnelalternativet også vil unngå avbrudd på grunn av arrangementer, parader og fester. Ønsker at samfunnsøkonomiske analyser som det legges opp til i reguleringsarbeidet, må dekke alternativet med bybane i tunnel, da det fort kan vise seg at tunnelalternativet ikke blir dyrere enn en bane i dagen.

## Vidar Sætre

Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik

Kommenterer at de foreslåtte trafikkløsningene knyttet til DS1 ikke er holdbare fordi det er planlagt å overføre trafikk:

- Fra Bryggen til Øvregt. med svært negativ effekt for Øvregt. og korridoren Nye Sandviksvei – Sandviksveien. Peker på at Øvregt. og Øvre Dreggsallmenningen ikke egner seg for økt trafikk, da de ligger inneklemt og tett opptil en barneskole, boliger, Koengen og en liten park med front mot Bryggen.
- Til den allerede overbelastede korridoren rundt Dokken og Nøstet. Peker spesielt på at Torborg Nedreaas gate allerede er mye trafikkert og ikke egner seg for utvidelse.
- Til Strandgt. som vil gi stor trafikkøkning i korridoren Teatergt – Jon Smørs gt.

Stiller seg kritisk til om det blir en stor nok trafikknedgang i sentrum til at det vil være forsvarlig å stenge Christies gate og Småstrandgt. for vanlig biltrafikk, samt overføre trafikken fra Bryggen til Øvregt.. Anbefaler at andre løsninger vurderes for å 1) kunne kombinere både gjennomgående biltrafikk og dobbeltsporet bybane i korridoren Christiesgt. – Småstrandgt./Vågsallmenningen – Torget, og 2) kunne overføre mesteparten av dagens trafikk både over Bryggen og i Øvregt. til en passende alternativ korridor, ifm å gjøre Bryggen bilfri. Videre anbefales:

1. Bygge en enspors-tunnel under Christies gate mellom Kaight. og Vågsallmenningen. Dette vil muliggjøre bruk av Småstrandgt. og den nordøstlige delen av Christies gate til to vegfelt og ett bybanespor, samt en bussholdeplass foran det gamle posthuset. Peker på at dette minner om traséalternativet 1Ab, bare med tunnel under Christies gate.
2. Bygge en avlastningstunnel for biler, som også vil sikre bedre omkjøringskapasitet når det er stengte løp i Fløyfjellstunnelen. Anbefaler å gå videre med forslag om en slik tunnel mellom Dokken/Jekteviken og Bontelabo/Nye Sandviksvei, men at den går ut i det nedre nivået ved Bontelabo/ Skuteviken/ Sjøgt., og ikke i det trange boligområdet rundt Nye Sandviksvei.

Peker på at den mye brukte Klostergarasjen, hindrer en stor del av biltrafikken fra å kunne ta i bruk Fløyfjellstunnelen.

Kommenterer at det bør lages en områdeplan for trafikkløsninger i hele Bergen sentrum nord og vest, for å sikre at løsningene som velges for bybane, bilveg og sykkel mot Åsane med stor sannsynlighet bidrar til bedre miljø i alle delområdene innenfor planområdet.

Peker på at eksisterende plan for banetrasé ikke har tatt hensyn til utkjørselen til fem garasjer i Koengen-anlegget. Foreslår å bygge en ny veg som sikrer ny inn- og utkjøring.

Uttrykker bekymring for at det å ødelegge for Bontelabotunnelen vil være korttenkt, da denne kan egne seg for skinnegående transport bak sentrum i fremtiden. Foreslår å heve Bybanetraseen med cirka 2 meter ved passering av Bontelabotunnelen. Forslaget inkluderer avbøtende tiltak for tilkomst med bil og en undergang for fotgjengere ved Sandbroggt. 20, etc.

Foreslår å bygge en bro over Vågen fra Østre Holbergallmenning til Bradbenken, i kombinasjon med en avlastningstunnel fra Jekteviken, via Klostergarasjonen til Østre Holbergallmenning. Dette vil sikre god ferdsel på tvers av Vågen, kobler Nordnes og Sandviken bedre sammen, vil fjerne eller unngå ny trafikk i sentrumsgater og forsvare stenging av Christies gate og Småstrandgt., samt muliggjøre en god sykkeleक्सpressveg utenfor den tette sentrumskjernen. Peker på at dette er billigere enn en tunnelloøsning. Går detaljert inn på Norconsult-notat 26/10-12. Foreslår å bygge en avlastningstunnel før anleggsarbeidet starter for å unngå uheldige konsekvenser som følge av stengingen av Christies gate og Småstrandgt.

## **Dreggsalmenning 10-12 AS**

v/ Knut R. Nergaard  
dd 30.05.16

Kopi av tidligere korresp. vedr opprettholdelse av nødvendig innkjøring til REMA 1000 i Dreggsalmenning 10-12 kvartalet. Ønsker dialog om evt. endringer i vegsituasjonen.

## **Jenny Hatlehol AS**

Innspill om Sightseeing tog ved Fisketorget fra 2019.  
**SVV videresendte original henvendelse til PBE**

Viser til kontakt med Frode Sagmo i Bergen Havn vedrørende leie av plass for start/ stopp for et sightseeingtog i Bergen fra 2019.

Ettersom Bergens Expressen avviklet sin virksomhet i Bergen i 2017 har firmaet vurdert å starte opp igjen en tilsvarende virksomhet. Firmaet har siden 2003 drevet sightseeingtog i Ålesund. Sender med dette innspill ifm ønsket om å benytte samme "togstasjon" som Bergens Expressen har hatt ved Fisketorget.

Viser til befarings med Frode Sagmo fra Bergen Havn: Ifølge Sagmo foreligger det planer om å stenge innkjøringen ved "Minebøssen" slik at samme innkjøring som Bergens Expressen har brukt, ikke vil være mulig å gjenbruke. Etterspør mulighet for å reversere den planen, begrunnet med mangel på flere alternativ for stoppested i sentrum, ift driften firmaet ser for seg i Bergen. Sightseeing-tilbudet er ikke et HOP ON/ HOP OFF tilbud, men en rundtur der passasjerene sitter på en hel runde. Cruiseterminalen på Skolten der HOP ON bussen har holdeplass i dag, ansees ikke et gunstig start-/ stoppested for rundturen.

Om området som Bergens Expressen benyttet vil kunne leies ut, vil det gi gode, årlige inntekter for Bergen Havn.

Ønsker kontakt rundt forslaget i den videre planprosessen.

## **Målfrid Krohn Sletten**

Stiller seg kritisk til at Bybanen vil skille verdensarvstedet Bryggen og sjøen, og kommenterer at det er lite plass til en bane her.

Kommenterer at en Bybane blir et for trekt transportmiddel.

## **Hans Parnefält**

Ser det som viktig at ny bane oppleves som et fremskritt; en effektiv forbindelse mellom Åsane og sentrum sammenliknet med buss.

Uttrykker skepsis til høye kostnadsnivå, dersom en ikke får balansert kost-nytte.

Er opptatt av å få vite UNESCOs og riksantikvarens ståsted vedr Bryggens verdensarvstatus.

Stiller seg spørrende til om det er plass til banen i sentrum (fra Byparken til Bryggen), til evt. risiko for antikvariske funn, samt til om bilister bekoster en rettmessig andel av ny infrastruktur eller ikke.

Er opptatt av en hevet bane gjør at man ikke kan se Vågen fra fortauskaféene på Bryggen.

Ønsker at Bryggen skal være en grønn lunge, og at både bil, buss og bane bør legges under bakken.

# PRIVATE MERKNADER TIL DS2

<b>Avsender</b>	<b>Dok.nr.</b>
(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	
Else Andersen	21
Ladegårdsgaten 64-76 AS (Ard arealplan presenterer merknaden)	28
Geir Arne Engen	35
Halvorsens og Thesens Aldersbolig v/ Foreningen Bergen Handelsstands Aldersboliger	37
Dag Jonny Johannesen, Amalie Skrams vei 49	38 og 47
Kristian Valevatn, Christinegård 46	39
Eiere og beboere i Amalie Skrams vei 56 v/ Irene T. Samuelsen	41
Irene T. Samuelsen, Amalie Skrams vei 56	42
Ingeborg L. Norang, Amalie Skrams vei 50	49 / 52
Anne K. Irgens	50
Inger-Lise Dale Davidsen og Pål Ingebrigt Davidsen, Munkebotn 12B	53
Svein Davanger (Bo 1990 AS), Sandviksbodene 73a	54
Lehmkuhlstranden AS, fremmet av Opus Bergen AS	56
Katja J. og Tore Fredriksen, eiere av Aad Gjelles gate 25 og Kirkegaten 14 i Sandviken.	57
Sandviken Eiendom AS	61
Vidar Sætre	63/ 70 / 71
Anders Haaland, eier av Amalie Skrams vei 45 («Brødretomten»)	69
Arne Sælen, Formanns vei 50B	72
Randi Lucie Gabrielsen	85

<b>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</b>
<p><b>Else Andersen</b></p> <p>Savner konkrete ting å forholde seg til siden det ikke er laget noe reguleringsplan.</p> <p>Ønsker nærmere informasjon om hvor en eventuell holdeplass i Amalie Skrams vei vil ligge.</p> <p>Uttrykker motstand mot en Bybane over Bryggen og at all trafikk skal legges til Vetrilidsalmenning, Øvregaten og Nye Sandviksvei, da dette er gater som allerede i dag er belastet med mye trafikk.</p> <p>Bekymret for at selve Bybanen i morgenrushet vil være full når den kommer fra Åsane til Sandviken slik at det blir vanskelig å komme seg på. Ønsker derfor at dagens bussforbindelse ivaretas.</p>
<p><b>Ladegårdsgaten 64-76 AS</b></p> <p>(Ard arealplan presenterer merknaden)</p> <p>Kommenterer at de skal i gang med å utarbeide en reguleringsplan med boligformål for Ladegårdsgaten 64-76. Dette området er lokalisert tett på planlagt undergrunnstrasé for bybane og bybanestopp i Sandviken, og boligprosjektet er innenfor plangrensen ved oppstart av planarbeid for DS2. Viser til at et bestilt oppstartsmøte med fagetaten i BK er satt til 30. august.</p> <p>Ønsker å samkjøre arbeidet med planforslaget for Ladegårdsgaten med pågående planarbeid for bybane- og sykkeltrasé, ikke minst med tanke på plassering av holdeplass (Sandviken kirke) og</p>

tilkomster til denne. Beskriver et ønske i sitt prosjekt om hensiktsmessig tilkomst og gode uterom, som vil sammenfalle med det som planlegges for bybanestoppet.

Foreslår å flytte den ene av de fire inngangene til bybanestoppet ved Sandvikskirken og heller legge ett stopp til øvre del av Meyermarken. Dette betyr å flytte den nordligste inngangen, og legge den i den sørlige enden av stasjonsområdet. Peker på at dette bedre vil betjene den folkerike øvre delen av Sandviken.

Minner om at det for få år siden var større setningsskader i forbindelse med den anlagte vann- og avløpstunnelen. Det ble da avslørt både dårlig fundamentering og setningsskader, og det ble en lengre juridisk konflikt (der BK var motpart). Peker på at et nytt og betydelig større tunneløp i nær tilknytning til eiendommen potensielt vil kunne skade bygningene ytterligere.

Beskriver at de gjerne bistår planleggere av Bybanen med allerede utarbeidede rapporter. Peker på at Ladegårdsgaten 64-76 AS i perioden 2008-2014 brukte store ressurser på grunnundersøkelser og utredninger av området rundt Muleelven/Ladegårdsgaten 64-76. Peker på at dette eventuelt kan begrense kostnadene med nye undersøkelser for bybaneprosjektet.

Uttrykker at Ladegårdsgaten 64-76 AS kan være villig til å diskutere en omforent løsning der bebyggelsen i Ladegårdsgaten 64-76 rives, og eiendommen stilles til Bybanens disposisjon. Beskriver at eiendommen da vil kunne tjene som umiddelbar anleggssentral, samtidig som at faren for ytterligere setningsskader elimineres.

Ønsker dialog og å finne felles løsninger. Ser frem til godt samarbeid.

## **Geir Arne Engen**

(Munkebotn 12A)

Foreslår at Bybanen rundt bybanestoppet i Amalie Skrams vei utformes som undergrunn, med dagsløsning på selve stoppet. Dette vil si at banen går i tunnel (rett under dagens Amalie Skrams vei), men at det graves ut og åpnes opp på selve holdeplassen). Kommenterer at tunneløsningen vil frigjøre gateplass og forenkle gjennomføring, bli bedre tilpasset trange gater og sikre at vernede bygninger kan forbli uberørt. Dagsløsningsstoppet sikrer at banen blir mer integrert og reduserer vedlikehold. Kommenterer at veien uansett må graves opp. Dette vil også være en mer trafikksikker løsning, spesielt for barn. Peker på at Åsaneveien da kan brukes som lokalveg, samt nødrute når Fløyfjellstunnelen er stengt. Tegninger/skisser er inkludert i merknaden.

Kommenterer at dagens planer ikke tar nok hensyn til barn og barnefamilier i området rundt Amalie Skrams vei. Bekymret for at Bybanen ikke passer overens med barnas bevegelsesmønster, og peker på at mange barn i området går alene til skolen, og at det er få eller ingen personer som vil kunne varsle/forhindere ulykker. Frykter at mange barnefamilier vil kvi seg for å fortsatt bo i nærheten av banen. Viser til at Krohnengen skole, Rothaugen skole og Eventyrskogen ligger i nærheten, samt at antallet unger i området vil øke grunnet byggingen av blokker i Gamle Bergen.

Etterlyser kart som viser daglige bevegelsesmønstre fra bolig til jobb og skole for ulike aldersklasser, og foreslår at disse baseres på data for fødselsdato og boligadresser fra Folkeregisteret, kommunale skole- og elevoversikter og Skatteetatens oversikt over ansettelsesforhold. Kommenterer at dagens oversikter virker å være basert på gamle telldata.

## **Halvorsens og Thesens Aldersbolig v/ Foreningen Bergen Handelsstands Aldersboliger**

Beskriver at stiftelsens formål er å opprette og drive aldersboliger for skipsfartsfolk, personer fra kjøpmannsfamilier og personer tilknyttet Foreningen Bergen Handelsstands aldersboliger, inkludert etterlatte av ovennevnte. Stiftelsen er en såkalt mild stiftelse, og drives ikke iht kommersielle prinsipper.

Stiftelsen skal i gang med å utarbeide en reguleringsplan for Øyjordsveien 3. Beskriver at prosjektet i særlig grad vil ivareta: boliger som motvirker ensomhet, skal tilrettelegge for at eldre kan bo hjemme

lengre, kunne koble eldre og unge (studenter) sammen, og delingsprinsipper (bil, verktøy, fellesarealer, tjenester, m.m.).

Beskriver at en løsning med bybane og lokaltrafikk vil kreve mindre areal enn dagens vegløsning, og stiftelsen uttrykker ønske om å få satt i gang en reguleringsplan for Øyjordsveien 3 slik at planene og utviklingen tydelig kan sees i sammenheng med de løsninger som vurderes og vedtas for Bybanen. Viser til at dette er i tråd med det som uttales i kommunenes Fagnotat av 6.april 2018.

Uttrykker et ønske om å sikre et prosjekt i samsvar med målet om fortetting med kvalitet, gode byrom samt infrastrukturløsninger tilknyttet ny trasé. Ønsker å planlegge for hensiktsmessig tilkomst og gode uterom i prosjektet, slik at det sammenfaller med det som planlegges rundt bybanestoppet.

Beskriver at det nye boligprosjektet på Øyjordsveien 3 vil legge til rette for utadrettet virksomhet på gateplan, og prosjektet vil føre til flere folk tett på et fremtidig bybanestopp. Beskriver at det per i dag er ønskelig å opprettholde næringsvirksomhet (handel) på bakkeplan.

Peker på at byggeprosjektet i Øyjordsveien 3 ikke vil direkte påvirke planlagte tiltak ifm bybane- og sykkeltrasé. Stiftelsen anser at de og BK har felles interesser med prosjektene, og presiserer at de ønsker dialog og kontakt med planleggerne av Bybanen for å sikre at de kjenner godt til Stiftelsens planer, og for å sikre at løsningene optimaliseres for den fremtidige utviklingen, og unngår at prosjektene blir til unødig hindre for hverandre. For å oppnå dette beskrives det at det er viktig med løpende dialog og gjensidig oppdatering. Kommenterer at de ser frem til et godt samarbeid i den videre planprosessen.

Det å opprettholde og eventuelt etablere nye gangforbindelser, både midlertidige i Bybanens anleggsfase og permanent, herunder å ivareta tilkomst til både eksisterende og ny nærings- og boligdel på eiendommen, vil blant annet være et sentralt tema under løpende dialog og gjensidig oppdatering.

## **Dag Jonny Johannesen, Amalie Skrams vei 49**

Beskriver at beboerne i Amalie Skrams vei 49 har flere spørsmål vedrørende endelig valg av bybanetrasé ved Amalie Skrams vei.

Viser til Bystyrets vedtak hvor det spesielt skulle ivaretas hensyn til kulturminne, hvor Amalie Skrams vei inngår i denne betegnelsen.

Håper å bli kontaktet i god tid for å ha mulighet til å delta når det fysisk er inspeksjon for traseen ved Amalie Skrams vei.

## **Kristian Valevatn, Christinegård 46**

Kommenterer at det bør finnes en annen løsning enn å føre trafikken gjennom Sudmanns vei, om Amalie Skrams vei skal bli stengt for biltrafikk fra Munkebotn. Foreslår en løsning med stikkvei fra Amalie Skrams vei ned til Sjøgaten eller en løsning via Sandviken sykehus, og peker på at dette bør være et mye bedre både for skolebarn og beboere i indre Sandviken og Munkebotn.

Beskriver at økt biltrafikk i krysset Sudmanns vei/Uren/Heien/Formanns vei vil utgjøre en uholdbar trafikkfare for de 100 skolebarna som bruker dette området som skolevei til Eventyrskogen skole. Peker på at veien er smal og uoversiktlig, samt har dårlige fortau.

## **Eiere og beboere i Amalie Skrams vei 56 v/ Irene T. Samuelsen**

Skuffet over at deres anmerkninger til daværende alternativ 3Ba (22.4.2013) tilsynelatende ikke er tatt hensyn til i det aktuelle trasévalget som ligget til grunn for planarbeidet. Beskriver frustrasjon over at nåværende plantegninger er ufullstendige, med hensyn til de konsekvenser bybaneutbyggingen får for deres boområdet og deres eiendom.



Kommenterer at plantegningene tilsynelatende stopper opp ved Amalie Skrams vei 54, og de savner at plantegningene inneholder detaljer for den delen av Amalie Skrams vei som omfatter Amalie Skrams vei 56-62.

Beskriver at de ikke godtar at Amalie Skrams vei 56, 58, 60 og 62 blir liggende som en «øy», inneklemt av Åsaneveien/Helleveien på fremsiden og bybanetraséen på baksiden. Peker på at det blir økt lokaltrafikk på veien foran husene og at biltrafikken kan forventes å øke ytterligere med utbygging av kontorer og boliger i Sandviksstranden og på Neumanns-tomten. Peker også på at den private parkeringsplassen for eiendommene ser ut til å forsvinne, samt at adkomst til Amalie Skrams vei 56 og 58, som nå har biloppstillingsplass i hagen, blir vanskelig.

Kommenterer at sikring for gående ikke virker å være ivaretatt.

Peker på at ved siste utvidelsen av Åsaneveien/Helleveien måtte samtlige av eiendommene Amalie Skrams vei 56-62 avgi areal på fremsiden av huset, noe som førte til at utearealet ble betydelig mindre. Frykter at det å måtte avstå tomteareal på baksiden, vil bli en ekstra belastning for bomiljø, boligens kvalitet og livskvalitet.

Kommenterer at det fremdeles ikke fremgår av plantegningene, hvordan oppkjøringen til Munkebottsveien skal opprettholdes i eksisterende bredde uten at eiendommene Amalie Skrams vei 56 – 62 blir berørt.

Beskriver at de kommer til å kreve å bli frikjøpt, slik at de kan kjøpe en annen tilsvarende familiebolig i Sandviken, dersom det foreslåtte trasévalget fastslås gjennomført. Foreslår at dette i så fall kan åpne for å flytte det planlagte bybanestoppet i Amalie Skrams vei lengre ut, og at dette bedre kan betjene blant annet Sandviken Brygge, frigjøre areal til annen trafikk og sørge for at dagens adkomst til Munkebotn opprettholdes.

## **Irene T. Samuelsen, Amalie Skrams vei 56**

Kommenterer at plantegningene tilsynelatende stopper opp ved Amalie Skrams vei 54, og de savner at plantegningene inneholder detaljer for den delen av Amalie Skrams vei som omfatter Amalie Skrams vei 56-62.

Peker på at den private parkeringsplassen for eiendommene ser ut til å forsvinne, samt at adkomst til Amalie Skrams vei 56 og 58, som nå har biloppstillingsplass i hagen, blir vanskelig.

Peker på at hensyn til Brødretomten er vanskelig å få øye på ifht plantegningene.

Beskriver at de kommer til å kreve om å bli frikjøpt, slik at de kan kjøpe en annen tilsvarende familiebolig i Sandviken, dersom det foreslåtte trasévalget fastslås gjennomført. Foreslår at dette i så fall kan åpne for å flytte det planlagte bybanestoppet i Amalie Skrams vei lengre ut, og at dette bedre kan betjene blant annet Sandviken Brygge, frigjøre areal til annen trafikk og sørge for at dagens adkomst til Munkebotn opprettholdes.

## **Ingeborg L. Norang, Amalie Skrams vei 50**

Kommenterer at den valgte traséen ikke representerer den beste løsningen for Indre Sandviken med tanke på kostnader, opplevelse, trygghet og konfliktnivå. Stiller spørsmål ved at kunnskapsgrunnlaget tilsynelatende ble oversett da tunnelalternativet ble valgt bort. Uttrykker misnøye med forskjellen i presentasjon, behandling og valg av løsningene for Ytre Sandviken sammenlignet med Indre Sandviken.

Peker på at Bybanen bedre burde betjent Sandvikstorget, og at dette ville vært i tråd med *Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017-2028* med tanke på tilpassing av transportsystemet for geografisk lokalisering og befolkningsgrunnlaget. Kommenterer at en trasé i Sandviksveien ville betjent en større del av befolkning og arbeidsplasser grunnet nærhet til arealet langs sjøen. Peker på at dette ville bidratt mer til å nå Nullvekstmålet. Kommenterer at valget av løsning i Amalie Skrams vei ikke tar hensyn til passasjergrunnlag, kulturminner og skjerming av indre Sandviken. Peker også på at en

bybane som betjente turister som skal til og fra Gamle Bergen og Norges fiskerimuseum i Sandviken ville kunne lette trykket fra turistbussene i turistsesongen.

Foreslår en såkalt blå-bybane som legger til rette for kollektivtransport til sjøs. Peker på at dette vil inkludere sjøen bedre i byen og passe fint inn i Vestlandets lange historie for ferdsel til sjøs.

Merknad 52 presenterer en korleksjon av en dato presentert i merknad 49.

## **Anne K. Irgens**

Kopi av merknad nr. 36 fra Strandens Grend. Anne K. Irgens er også en av de to personene som signerte merknad 45 (Strandens Grend Velforening).

Beskriver at denne merknaden tar for seg forhold knyttet til området fra Glass Knag-bygget til Sandviken sykehus.

Kommenterer at det er helt avgjørende at hensynet til den verneverdige Strandens Grend blir godt ivaretatt. Beskriver at inngripener i eiendommer som følge av utvidelse av passasjen i det trange området mellom Strandens Grend og Munkebotn i området Glass Knag til Sandviken sykehus, derfor må skje på Munkebotn-siden. De gamle adkomstene til eiendommene i Strandens må ivaretas, det samme må passasjene ned til sjøen gjennom Strandens Grend. Beskriver det som avgjørende at man ikke gjør tiltak som berører forholdet til Strandens Grend negativt og på den måten ødelegger den kulturhistoriske perlen.

Forslår/anbefaler å legge Bybanen i tunnel på strekningen Amalie Skrams vei/Glass Knag til Sandviken sykehus. Beskriver at man da eventuelt kan benytte det ubenyttede nordlige løpet av dagens Fløyfjellstunnel som bybanetunnel ved å føre banen inn enten fra Amalie Skrams vei eller Glass Knag, og føre banen fra utgangen av tunnelen opp mot NHH i dagens sydlige løp av E39.

Peker på at en tunnelløsning, i kombinasjon med gode gang- og sykkelforbindelser, vil være et meget godt miljøgrep og gjøre området til en kulturhistorisk perle. Beskriver at dette vil binde sammen Strandens Grend, Munkebotn og Gamle Bergen, samt de nye bebyggelsene i Elsesro, Lerøytomten og på Saltimport-tomten, og løfte frem verneverdige Strandens Grend som et levende kulturminne; den eneste grenden der forbindelsen mellom den gamle bebyggelsen og sjøen fortsatt er intakt.

Peker på at fordelene ved en tunnelløsning i Munkebotn vil være: bedre plass til å lage en god sykkelvei i det trange området, plass til et godt fortau langs hele Strandens Grend slik at man kan fjerne støyskjermen og åpne opp for innsyn, man kan åpne opp de tverrgående forbindelsene ned til sjøen gjennom Strandens Grend, man får sikret gangadkomst til eiendommene i Strandens Grend, og man får mulighet til å lage en god forbindelse til sjøen ved å gjenåpne tverrforbindelsen mellom Munkebotn og Strandens Grend. I tillegg vil gange- og sykkelveiene ha god utsikt og gi en god opplevelse for de reisende.

## **Inger-Lise Dale Davidsen og Pål Ingebrigt Davidsen, Munkebotn 12B**

Anbefaler en plan som fører lokaltrafikken mellom Glass Knag og Gamle Bergen gjennom eksisterende tunneler (Munkebotn-tunnelen / restløpet av Fløyfjellstunnelen mot nord).

Kommenterer at søndre løp av E39 bør reserveres sykkel- /gangsti og eventuelt Bybanen. Peker på at dette vil være i tråd med ambisjonene om at sykkelsti og Bybanen skal gå mest mulig i dagen.

Peker på at Munkebotn er en viktig del av Sandviken og omfatter en rekke stier knyttet til fjellområdet mot øst og nord. Peker på at Munkebotn hører til boligsonen i Sandviken og er knyttet til Sandviken gjennom barnehager, skoler, kirke, lokalkjøpmann, buekorps og miljøet langs bodene i Sjøgaten. Kommenterer at en fysisk deling av denne boligsonen vil få uheldige konsekvenser.

Kommenterer at *nødvendig* transport av varer, barn og eldre ikke bør gå via en eventuell veiforbindelse til Sandviken sykehus. Dette for å sikre at nødvendige turer ikke har for lange avstander slik at bilbruken kan reduseres. Frykter at en løsning med veiforbindelse via Sandviken sykehus vil gi lang veg til nærområdet, samt at nærområdet kan komme til å bli delt av en bomstasjon.

Kommenterer at adkomst til nærmiljøet bør sikres gjennom Sudmanns vei, gjerne med sterke hastighetsbegrensninger, eventuelt med påkjøring i rundkjøringen ved Glass Knag (beskrives som den historiske løsningen).

## **Svein Davanger (Bo 1990 AS), Sandviksbodene 73a**

Beskriver at alternativ 1Ba ikke er en god løsning. Peker på at de har to rulleporter som benyttes til inn- og utkjøring av båter og at traséen til Måkeskjæret (1Ba) vil medføre at tilkomsten til eiendommen blir meget vanskelig.

## **Lehmkuhlstranden AS, fremmet av Opus Bergen AS**

Peker på at det i 2014 ble meldt oppstart av reguleringsarbeid for området ved Møllegrunnen i Ytre Sandviken, en del av et viktig urbaniseringsområde mellom Bontelabo og NHH, der formålet er å utvikle et område med kombinert bolig- og næringsformål, bygget på land samt på en mindre utfylling i sjø. Planarbeidet har estimert vedtak av plan til siste kvartal 2019. Dette planområdet er nå innlemmet i varslingsområdet til Bybanen ettersom dette er et av då områder i Sandviken hvor det er mulig å transportere ut stien fra bybanetunnelen.

Peker på at anleggsarbeid og beslaglegning av området til andre halvdel av 2020-tallet vil ha flere ulemper: Saltimport AS må avvikles og flytte, og transformasjonen av Lehmkuhlstranden må vente.

Presenterer detaljert et forslag som (kort sagt) går ut på å samkjøre planene for bybaneutbygging og Lehmkuhlstranden-prosjektet, ved at midlertidige anleggsveier kan gjøres om til permanente adkomstveier i området og at masser fra tunnelbygging (bybane- og Fløyfjellstunnel) kan dumpes direkte i sjøen for å bidra til utfylling. Forslaget er delt inn i fire faser, og presenteres detaljert med figurer i merknaden.

Innebærer bygging av anleggstunell fra Amalie Skrams vei, slik at anleggsarbeidet i Fløyfjellstunnelen kan starte i 2020, i stedet for 2025 som skissert av kommunen, som videre vil forsere bygging av bybanetunnelen. Når anleggsarbeidet er ferdig omgjøres tunnelen slik at den fungerer som permanent tilførselsvei til områdeparkering i fjell og tilkomst til området for øvrig. Etter dette kan Gjensidigekrysset stenges/begrenses for trafikk dersom ønskelig

Kommenterer at en samkjøring av prosjektene gjør at kommunen sparer kostnaden med å bygge anleggstunnel og kan korte ned byggeperioden.

Beskriver dumping steinmasser fra bybanetunnelen som en vann-vinn-situasjon for både Lehmkuhl-prosjektet og bybaneutbyggingen:

- Slipper kostnaden med å frakte stein med lekter (og kanskje lastebil).
- Å lede anleggstrafikken gjennom tunnel begrenser ulemper med støy og trafikk. I tillegg vil dumping av stein representere mindre stein enn lossing på lekter.
- Stor klimagevinst ved å bruke steinmassene lokalt. Peker på at grovt beregnet kan det være snakk om så mye som ca. 36 333 lastebilturer.
- Utfyllingen gir mer byggeareal i et prioritert fortettingsområde, som igjen øker passasjergrunnlaget for holdeplassen Amalie Skrams vei – den holdeplassen med lavest passasjergrunnlag. Kommenterer at større byggeareal gir en unik mulighet til å transformere et næringsområde til et attraktivt boligområde med offentlige rom og kvaliteter som hele Sandviken kan få glede av.
- Viser til fagnotatet for bybaneplanen som sier at overskuddsmasser skal benyttes på en samfunnsnyttig måte, og kommenterer at bygging av boliger nær bybanestopp vil være samfunnsnyttig.

Presiserer at raskere fremdrift av prosjektet er viktig for å begrense belastningen fra anleggsarbeid på eksisterende bebyggelse, og at dette vil være i tråd med det som står i fagnotatet.

Beskriver at bygging av parkeringsanlegg kan starte i 2020 dersom reguleringsplan for Lehmkuhl-planen blir vedtatt i siste kvartal 2019. For å få maksimal effekt av samkjøring av planene foreslås det at trasé under Åsaneveien mot parkeringsanlegg må ferdigstilles før dagens Fløyfjellstunnel stenges for oppgradering i 2020-2021, slik at trafikken kan gå upåvirket.

Kommenterer at det er laget detaljerte utredninger fra Multiconsult, COWI og Helge Hopen som kan presenteres (for BK) i møter, og at de ser frem til konstruktiv dialog med BK i det videre arbeidet med DS2.

## **Katja J. og Tore Fredriksen, eiere av Aad Gjelles gate 25 og Kirkegaten 14 i Sandviken.**

Peker på at fasaden til de to byggene er vernet. For å unngå skader på bygningsmasse, må eventuell (underjordisk) sprengningsarbeid og/eller tunnelbygging unngås i umiddelbar nærhet av begge eiendommene.

Peker på at NLA Høyskolen skal flytte i 2020, og at det derfor ikke vil være behov for et bybanestopp eller en bybaneoppgang i begynnelsen av Amalie Skrams vei. Kommenterer at det vil være mer hensiktsmessig med en oppgang lenger ut i Amalie Skrams vei (fra nr. 27) for å blant annet bedre dekke transportbehovet for beboere i høyblokkene i Amalie Skrams vei.

Kommenterer at trafikksituasjonen, spesielt for gående, ved krysset Aad Gjelles gate / Ekregaten er uoversiktlig og farlig. En bybaneoppgang i nærheten av krysset bør unngås for å forhindre enda flere farlige situasjoner. Kommenterer også at en trasé via Ekregate til Amalie Skrams vei bør unngås av samme grunn.

Kommenterer at dersom Sandvikstorget vurderes som mulig bybanestopp, bør en trasé fra Sandviken kirke gå via Sandviksveien.

Peker på at bybildet i Sandviken er av en spesiell karakter med gamle steintrapper, byparker og lekeplasser som skaper liv og ferdsel. Kommenterer at disse elementene er elementære for trivselen i bydelen, og ikke må vike for Bybanen.

Bekymret for at en bybaneløsning vil være utdatert i 2025, og kommenterer at det bør utredes om andre løsninger – for eksempel elektriske busser – kan nå de samme målene om bedre løsninger for offentlig transport og redusert biltrafikk i byen.

## **Sandviken Eiendom AS**

Sandviksveien 110, Sandviksveien 110a og Sandviksveien 110b  
(Frømet av Cardo 8614 AS)

Merknad fra Sandviken Eiendom AS, eier av eiendommene gårdnummer 168, brukerne 75-78 (Sandviksveien 110, Sandviksveien 110a og Sandviksveien 110b), og fra Sandviken Utvikling AS, utvikler av de ubebyggete delene av nevnte eiendommer til i all hovedsak boligformål.

Kommenterer at det for Sandviksveien 110 er varslet reguleringsplan, utarbeidet byromsanalyse, og en byromsanalyse med naboplan har forventet innlevering til første gangs behandling i løpet av 2018.

Beskriver at områdene ved Norsk Saltimport, Lerøy og Sandviken Eiendom har blitt liggende igjen som en slags industriell enklave i en ellers urbanisert kystlinje fra Skuteviken til Ytre Sandviken. Peker på at hovedgrunnen til at dette området ikke er utviklet skyldes at man har forholdt seg til kommunens ønsker om utbyggingsavtale, og tilrettelagt eget planarbeid mtp å legge til rette for det forventede trasévalget i Måseskjærvegen. Kommenterer at nå som Bybanen er vedtatt på andre siden av Sandviksveien, haster det med å utvikle området.

Ønsker at det offentlige planområdet bør begrenses til å kun forholde seg til den ene (nordre) siden av Sandviksveien og at den andre siden kan reguleres gjennom private planer som ligger i prosess. Peker

på at kommunen uansett kan sikre offentlige interesser gjennom å være behandlende- og vedtaksorgan for disse planene.

Kommenterer at en utvikling av dette området er viktig og ønskelig av flere grunner:

- Kommuneplan og areal- og transportpolitikken tilsier at denne typen områder egner seg for å satse på gode urbane bo- og lettere næringskvaliteter. Viser til at mange prosjekter ved kystlinjen fra Skuteviken til Ytre Sandviken er slutført eller under slutføring. Peker på at ventingen på trasévalg har vært uheldig for byutviklingen, bokvalitetene og sikkerhet/miljø for barn og unge, og at det er viktig at det skjer en utvikling her nå. Peker på at det er svært uheldig at industri i så stor grad dominerer midt i boligområdene.
- Området har en svak forbindelse fra fjord til fjell for myke trafikanter. Peker på at private planer er pålagt å bedre dette, og vil i sine planer legge inn slike kvaliteter. Peker på at videre utsettelse av planene derfor vil forsinke og forstyrre fremdriften på dette viktige feltet for by-, friluft- og bomiljøkvalitet.
- Peker på at vedtatt politikk i Bergen er å sikre befolkningens rett til mest mulig sammenhengende tilgang til sjøfronten i sentral områder. Kommenterer at bybaneplanen hindrer fremdriften til de private planene, som har som intensjon å sikre denne kvaliteten.
- Peker på at en mellomperiode i en transformasjon bort fra tung industri og tunge transportformål, er uheldig fordi barnefamilier blir boende med industriområder og tungtransport helt inn mot lekeområdene, som gir utfordringer for sikkerhet, bomiljø og helse. Kommenterer at denne mellomperioden bør være så kort som mulig, men at innlemmingen av dette området i bybaneplanen potensielt kan utsette transformasjonen i tiår. Uttrykker misnøye med at man først har avventet bybanetraséen i 13-20 år, og nå må avvente ytterligere i ett eller flere tiår. Kommenterer at dette kan føre til at aktører forlater planer om avindustrialisering, helt på tvers med kommunens overordnede plan.
- De private planene vil samvirke med kommunen om trafikk- og parkeringsløsninger som vil ha stor positiv innvirkning på sårbare bomiljøer og kulturhistoriske miljøer.
- Peker på at områdets innflyttere har stolt på kommunens ønske og hensikter om gode boligområder langs Sandvikens kyst, og at det er uheldig om industrien skal fortsette å dominere i dette området.

Kommenterer at utbyggingene i indre og ytre Sandviken mangler en klar torgdannelse med urbane kvaliteter, og at områdene ved Norsk Saltimport, Lerøy og Sandviken Eiendom kan egne seg for dette.

#### Behandling av steinmasser

Stiller seg kritisk til planene/forslagene om lokalisering av diverse tunge behandlinger av steinmasser i området. Kommenterer at dette vil etablere en tynge industriell virksomhet enn området noensinne har sett, og det i et område som kommunen har markert som et viktig kulturhistorisk miljø. Dette vil ligge midt i et etablert boligområde og langs sjølinjepromenaden, og vil skape en stor barriere for gangveier i området, i tillegg til å representere en fare for liv og helse. Uttrykker også misnøye ved at dette vil kunne forsinke transformasjonen av Saltimportkaien.

Kommenterer at dersom frakten av løsmasser skal skje via nye tunneler, betyr dette sprenging under noe av byens mest antikvarisk verdifulle bygningsmasse, som står på ulike former for løsmasser. Kommenterer at brå hendelser i grunnen for boliger vil kunne medføre ubotelig skade på materielle verdier, kulturhistoriske verdier, samt liv og helse.

Foreslår å heller bruke Kristianholm til utskipping, en havn i et område uten bomiljø, der kommunen også er en av flere grunneiere. Foreslår eventuelt å føre tungtransport inn på overordnet vegnett via Eidsvåg for å frakte masser uten å være i konflikt med bomiljø og myke trafikanter til ulike havnealternativer skjermet fra bebyggelse og ferdsel.

## **Vidar Sætre**

Presenterer detaljerte forslag for (alternative) løsninger for Bybanen, samt G-/S-veg for traséen i Sandviken. Deler av planene er også presentert som tegninger. Kort oppsummert presenteres følgende forslagene:



Kommenterer at risikoen for setningsskader og andre ulemper med tunnelløsningen i Sandviken – inkludert g-/s-tunneler og heis tilknyttet underjordisk holdeplass, må vurderes nøye før dette alternativet realiseres. Nye grunnundersøkelser bør gjennomføres.

Kommenterer at traséen under Nye Sandviksveien vil ha farlig lite overdekning. Foreslår at traséen går dypere, langs Nye Sandviksveien frem til Bakkegata.

Peker på at søndre del av Sandviksveien er for smal til både toveis trafikk og gode g-/s-forhold. Foreslår at denne delen av Sandviksveien blir fylkesveg, og gjerne envegskjørt. Foreslår videre at motgående kjøretretning legges til envegskjørt gate i enten Amalie Skrams vei eller Johan Mohrs gate.

Kommenterer at Bybanen bør legges nærmere Sandviksveien for å unngå konflikt med byggene Amalie Skrams vei 45 og 49, samt trappa til ASv 45 som trolig (også) er verneverdig. Peker på at dette trolig vil medføre at garasjene til ASv 56-62 må rives.

Peker på at det er store utfordringer med tanke på å føre traséen videre nordover mot Sandviken sykehus. Foreslår en mulig løsning som inneholder en «halvåpen» trasé i Amalie Skrams vei der selve traséen bygges i en tunnel/kulvert og holdeplassen er åpne i dagen. Kommenterer at Bybanen slik kan gå i tunnel under hele nordre del av ASv og videre inn i Munkebotntunnelen, og at det blir relativt enkelt å bygge undergang i retning Sandviksveien.

Foreslår et reservealternativ til holdeplass hvis holdeplassen Sandviken kirke (underjordisk) viser seg vanskelig å gjennomføre: Holdeplass ved Slakterhustomten.

Foreslår et reservealternativ til holdeplass hvis holdeplassen Amalie Skrams vei viser seg vanskelig å gjennomføre: Holdeplass i Sandviksveien ved dagens busstopp ved Ludebryggen.

Foreslår et reservealternativ til trasé dersom begge holdeplassene ASv og Sandviken kirke blir vanskelige å gjennomføre: Sjøgaten/Sandviksveien-korridoren mellom Slakterhustomten og Ludebryggen, men kulvert/tunnel fra Johan Mohrs gate til forbi Sandvikstorget.

Foreslår et reservealternativ til trasé hvis Sandviken kirke-holdeplassen ikke lar seg gjennomføre: tunnel mellom Slakterhustomten og ASv, liggende relativt langt inne (bak NLA) for overdekning.

Anbefaler å beholde dagens inn- og utkjøring for biltrafikk mellom Sandviken og Fløyfjellstunnelen, da et nytt kryss vil komme veldig tett på godt befolkede områder, trolig kreve rivning av bygg og være kostnadskrevenende. Minner om at en omklassifisering av dagens tunnelutgang ved Sandviken sykehus til lokalvei vil bety nedsatt hastighet, som vil gi redusert ulykkesrisiko og støybelastning – og derfor kunne redusere behovet for nye trafikkløsninger.

Forslag til løsning for lokal hovedveg med av- og påkjøringer i midtre og indre Sandviken (Reperbanen-Eidsvågstunnelen) med forlenget Fløyfjellstunnel: Litt vanskelig å forstå deler av innholdet, samt sammenhengene i innholdet

- Bruke dagens innkjøring til sørgående Fløyfjellstunnel, samt en ny innkjøring i nordgående retning rett ved dagens innkjørsel, og en ny rundkjøring ved Glass Knag for å knytte sammen toveis trafikk både til/fra ytre Sandviken, til/fra indre Sandviken og til/fra Fløyfjellstunnelen. Kommenterer at denne rundkjøringen trolig bør ligge 1m lavere enn dagens veg for å unngå konflikt med rampen fra Sandvikstunnelen opp mot Fløyfjellstunnelen.
- Av- og påkjøringer til/fra Nyhavnsveien og Sandviken sykehus: la Bybanen og sykkelvei gå på nivå som dagens Åsanevei, mens hovedveien går i dagens opp- og nedkjøring til Nyhavnsveien – med en etablering av rundkjøring her – og deretter i en undergang under Bybanen og sykkelvei, samtidig som hovedveien svinger over på Hatleveid-siden av dagens veikorridor opp mot NHH – og lager en ny, slakere kobling til Sandviken sykehus fra nordsiden.
- La Bybanen begynne stigningen opp mot NHH i god tid før Moldbakken 9A, for å få en så jevn og slak stigning som mulig.
- La den lokale hovedveien gå på samme strekning som Bybanen, delvis i tunnel/kulvert, frem til krysset ved Helleveien/Øyjordsveien. Peker på at det kan bygges bygg oppå de to innerste trafikkfrie feltene og over de bygde tunnel/kulvertene. Beskriver denne løsningen i mer detalj i merknaden.

Kommenterer at høydenivåene funnet på 1881 ikke stemmer overens med høydene presentert i traséforslaget presentert på bergensprogrammet.no.

#### Sykeltrasé

Kommenterer at sykkelstunnelen bør komme ut ved Stemmemyren Idrettsanlegg, da dette er en mer naturlig plass enn det foreslåtte alternativet som også er lengre og innebærer rivning av hus. Peker på



at siden tunnelen heller nedover mot Åsane (fra kote 64 til kote 50) bør det gå fint at å få tunnelene til å krysse hverandre slik at sykkel tunnelen kommer ut på nordsiden av Eidsvågstunnelen i Eidsvåg. Peker på at det videre fra Stemmemyten finnes flere ulike løsninger sørover mot Glass Knag og Amalie Skrams vei – løsninger som presenteres, drøftes og vurderes nærmere i merknaden. Kommenterer at det i denne omgang vil anbefales at sykkelvegen legges over dagens bru over mot Søndre Øyjorden og deretter ned i en egen ny G-/s-veg langs bybanetraséen mot Sandviken sykehus (mellom bybane- og biltrasé), gjerne kombinert med forslaget om bygninger over bilvegen, og videre langs med Sandviksleitet og på en utvidet gangvei forbi Munkebotn 18 og 20, nedover Munkebotn-veien til Amalie Skrams vei, eventuelt i en 300-350m lang tunnel fra Sandviksleitet til Fjellveien-krysset.

Foreslår å fjerne støyskjermene ved Sandviken sykehus (hvis trafikkmengden reduseres nok) for å gi plass til G-/S-veg og en tre-allé.

## **Anders Haaland, eier av Amalie Skrams vei 45 («Brødretomten»)**

Kritisk til at merknadsfristen var i sommerferien.

Peker på at Brødretomten er et fredet og godt bevart lyststed fra 1797, fritt beliggende og godt synlig på et natursteinplatå, omgitt av et hageanlegg og portnerbolig i samme stil som hovedbygningen; en «pastisj» på denne.

Viser til sitt notat «Utgangspunkt: Bybanen i åpen trasé gjennom ytre halvdel av Amalie Skrams vei», datert 18.01.18, og nevner at Brødretomten er et fredet kulturminne, og er ett av kun to av de opprinnelige 12 lyststedene i Sandviken som fremdeles ligger *åpent* til på sin gamle tomt, med fasaden bevart. Ligger også i synlig tilslutning til sjøhus, reperbane med mesterhus og tre andre lysthus. Viser til at lyststedene ble gitt meget høy verneverdi i den fremdeles gjeldende kommunedelplanen for Sandviken – Fjellsiden nord, samt at eiendommen med restene av den sterkt medtatte alleen ble tatt med i Byrådsavdeling for byutviklings forslag av 2006 til områdefredning for hele det historiske Sandviken.

Frykter at en bybane i dagen i Amalie Skrams vei vil ha en negativ innvirkning på lyststedets kulturhistoriske kvaliteter ved at banen vil ødelegge det som ennå finnes av historiske assosiasjoner i de nære omgivelser. Peker på at Bybanen er en høymoderne installasjon med bredt banelegeme i betong eller asfalt med skinner, stolper med strømløsnings og en høyfrekvent trafikk med 40m lange vogntog.

Frykter at bakken opp over påkjøringstunnelen mot sør vil bli for bratt, slik at det etter hvert blir nødvendig å forlenge bakken. Kommenterer at dette vil gjøre at traséen kommer for høyt i forhold til lysthuset, noe som vil ødelegge for begge lysthusene Brødretomten og Christineborg. Peker på at bakken vel er like bratt eller brattere enn Åsaneveien opp mot NHH, Jægerbakken: 7 grader.

Ønsker at banen legges lavest mulig i forhold til dagens veibane, dvs lavest mulig i forhold til hageplatået over Amalie Skrams vei. Kommenterer videre at banen bør legges lengst mulig ut (mot vest) fra hagemuren og dermed hovedbygningen, og gå ut i dagens fotgjengervei (vest for Munkebottsvei-bakken) til busstoppet ved nordgående tunnelåpning. Kommenterer at en mer *horisontal* løsning også vil eliminere behovet for å kjøre nedover for å komme seg ned til Åsaneveien før banen tar fatt på stigningen mot NHH.

Bemerket at han er villig til å involvere Riksantikvar og Fylkeskonservator i problemstillingen. Peker på at det i bystyrets behandling av saken 31.03.18 ble nevnt at det skulle tas spesielt hensyn til Brødretomten som kulturminne.

Peker på at den utvidede hagen og lindealléen har blitt svekket eller ødelagt av henholdsvis anlegningen av Amalie Skrams vei og av misfornøyde naboer i boligblokkene, samt at problemstillingen knyttet til «trussel mot lyststedets omgivelser» har vært evig aktuell – og fremdeles er det. Peker blant annet på at Riksantikvaren i 2000 grep inn for å stoppe bygging på tomten mellom de to lysthusene. Frykter at det i lys av Bybanen – uansett trasé – vil bli ytterligere press på utbygging og fortetting i området, noe som kan ramme kulturminneverdiene i området.

Kommenterer videre at den kulturhistoriske områdekvaliteten (den åpne/romlige beliggenheten og den synlige nærheten til reperbanen med mesterhus, andre lyststeder og sjøhus) burde vært reflektert som et ekstra moment i presiseringsdokumentet, for å styrke kulturminnets stilling mot eventuelle nye

kommunale fremstøt for å få utbygd tomten Amalie Skrams vei 47, i tillegg til Bybanens bygging på tomten Amalie Skrams vei 45.

Stiller spørsmål ved at byrådet høsten 2017 argumenterte med kulturvern hensyn for Måseskjæret når det valgte alternativet med lang tunnel fremfor Sjøgaten-alternativet, all den tid kulturverdiene i ytre del av Amalie Skrams vei er like store som ved Måseskjæret.

Kommenterer at traséløsningen fortsatt er uklar, og peker på forholdene rundt det komplekse tunnelkrysset mellom Christineborg og Glass-Knag som en uklarhet som potensielt kan ha stor betydning. Ønsker at en sikkerhetsløsning ved stengt Fløyfjellstunnel skal skje ved Sandviken sykehus, og ikke ved en åpning for biltrafikk ved Brødretomten.

Viser til siv.ing. Jan Harald Helmich Pedersens skisserte alternativ for bybanetrasé, som inneholder en forlengelse av banetunnelen fra Sandbrogaten til strøket rundt Glass Knag, altså forbi det kompliserte krysset. En mer detaljert skisse av dette forslaget er vedlagt i merknaden, selv om dette først skal studeres av en større plangruppe og Sandvikens Kulturhistoriske Forening i august 2018. Kommenterer at det trolig blir aktuelt med ytterligere innspill utover høsten.

#### DS1:

Frykter at en bybane i dagen over Bryggen vil ha en negativ innvirkning på verdensarvobjektet ved at den essensielle/meningsbærende synlige forbindelsen mellom de lange gårdrekkene og sjøen, dvs. havnen, brytes.

### **Arne Sælen, Formanns vei 50B**

Kommenterer at relokaliseringen av NLA vil gi redusert passasjergrunnlag i midtre Sandviken.

Kommenterer at relokaliseringen av NLA gir mulighet til å kunne etablere en stasjon i dette området.

Foreslår å bruke dagens bussholdeplasser ved Glass Knag til Bybanen fremfor etablering av stoppet i Amalie Skrams vei, ved å benytte dagens påkjøringsrampe for Fløyfjellstunnelen til bybanetrasé. Peker på at dette åpner opp for en bedre fortetning i området mellom Amalie Skrams vei og Sjøgaten/Sandviksveien/Åsaneveien, som ikke er mulig om bybanetraséen legges i ASv.

Kommenterer at forslag til tunnelutslag i Formanns vei / Amalie Skrams vei ikke er mulig som tunnel i fjell, og at det her først må graves ut, dernest antakeligvis støpes en kulvert på strekningen Kirkegaten – Amalie Skrams vei.

### **Randi Lucie Gabrielsen**

Sudmanns vei 14a

(Merknad også oppsummert i DSF [se: Randi Lucie Gabrielsen])

Peker på at flere kommunale institusjoner/anlegg er lokalisert i Sudmanns vei, med brukere som er særlig sårbare myke trafikanter som vil kunne påvirkes av økt trafikk. Peker på at det er et samfunnsansvar at disse sårbare gruppene ikke påtvinges et farligere trafikkmiljø enn nødvendig.

Følgende grupper beskrives nærmere:

- 100 elever i aldersgruppen 5-10 år ved Eventyrskogen skole, der de fleste ankommer gående/syklende i eller rundt rushtidene. (Viser til et felles innspill fra skolens FAU og rektor til trafikksikkerhetsplanen for Bergen kommune.)
- Utviklingshemmede beboere ved Heien bofelleskap har i sitt daglige program å gå turer i nærområdet.
- Voksne utviklingshemmede ved Sandviken Dagsenter går tur som en del av sine daglige aktiviteter. Flere bruker rullestol og Sudmanns vei foretrekkes ofte til turer, da alternative ruter i nærområdet er meget brattere og derfor vanskelige å ferdes i.
- Barn som bruker den kommunale lekeplassen i Sudmanns vei 16. Brukes både på dagtid og om ettermiddagen.

Beskriver at gjennomgangstrafikk er unødvendig og uforsvarlig, og at det mest nærliggende alternativet er å lede trafikken fra Munkebotn videre via området ved Sandviken sykehus.

# PRIVATE MERKNADER TIL DS3

Avsender	Dok.nr.
(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	
Ove Sundal	6
Øystein Sørhaug	10 og 20
Hege Jacobsen	12
Jan Olsen	24
Link arkitektur på vegne av Eidsvåg Senter AS	37
Vidar Sætre	38, 44 og 45
Blådalen Eiendomsutvikling AS/v Konseptbygg AS	46

## Hovedpunkt i merknad/uttalelse

### Ove Sundal

Peker på at han er i startgropen på byggesøknad for å gjøre boligen om til tomannsbolig (generasjonsbolig). Lurer på om nye planer vil ha konsekvenser for dette arbeidet.

### Øystein Sørhaug

Det er uheldig at Bybanetraséen skal følge motorveien E39 langs store deler av strekket Åsane-Eidsvåg. Ønsker at det identifiseres en trasé som går utenom E39, og kommenterer at en tidsbesparelse på 2 minutter da er underordnet.

Ønsker at Bybanen går mest mulig i dagen. Kommenterer at det er uheldig at Bybanen skal gå mye i tunnel, og ønsker en synlig Bybane for å sikre at den er relevant og sikrer transformasjon/byutvikling.

Peker på at holdeplassen i Tertneskrysset bør etableres nærmest mulig idretts- og skoleanlegg ved Åstveit/Tertnes VGS. Ønsker egentlig at holdeplassen plasseres enda lengre nordvest.

Kommenterer at Griggastemma fremstår som en snodig holdeplassplassering, da dette er et for tett på E39, litt i ingenmannsland, er vanskelig tilgjengelig fra alle områder i bydelen med sine bratte skråninger og ingen snarveier og et område uten stort potensial for byutvikling/transformasjon.

Ønsker at Bybanetraséen går innover mot Åstveit, Tertnes og Morvik, samt også Nyborg/Flaktveit. Peker på at dette kan bety behov for 1-2 holdeplasser ekstra mellom Tertneskrysset og Åsane terminal, samt 1-2 ekstra innover Nyborg/Flaktveit. Kommenterer at den ekstra reisetiden dette vil medføre er underordnet.

- Peker på at dette gir større passasjergrunnlag for Bybanen, samt øker mulighetene for internreiser i og rundt Åsane.
- Viser til at flere service- og tjenestetilbud befinner seg i disse områdene, og ikke bare i Åsane sentrum.
- Peker på at områdene Tertnes, Morvik og Flaktveit er områder som er klare for transformasjon og at Bybanen kan være en pådriver for dette.
- Næringsområdene på Nyborg er en katastrofe for myke trafikanter, og trenger å transformeres i betydelig grad. Bybanen må være hovedinstrument for å sikre denne utviklingen.

Peker på at Bybanen også må tilby et godt tilbud for internreiser i Åsane bydel, slik at den kan brukes til kulturaktiviteter, servicetilbud, henting i barnehager, tilgang til turområdene i Hjortland, legestasjoner osv. Peker på at det bør åpnes for at flere kontorarbeidsplasser kan etableres i moderne lokaler i sentrale deler av Åsane.

### Sykkel:

Kommenterer at det er snodig at sykkeltraséen (14km) Bergen sentrum-Åsane er lengre enn Bybanetraséen (12,5km). Ønsker at sykkeltraséen inn mot sentrum kortes ned betraktelig.

Kommenterer at høydeforskjeller gjør det mindre attraktivt å sykle, og peker på de store høydeforskjellene i aksen Åsane-Eidsvågstunnelen. Ønsker at sykkeltraséen etableres med mål om å jevne ut høydeforskjeller.

## **Hege Jacobsen**

Kommenterer at støy fra motorveien til tider er veldig sjenerende og umulig å unnsnippe. Lurer på hvilke rettigheter beboerne har med tanke på å få dekket utbedringer på eiendommene for å begrense støysjenansen.

Lurer på om kommunen vil foreta nye støymålinger, samt om de vil foreta nye støymålinger under og etter prosjektet.

Ber om at kommunen utfører støymålinger nå.

Antar at endringer på veinettet vil medføre utbedringer og positive endringer for beboerne i områdene det er snakk om.

## **Jan Olsen**

Kommenterer at Bybanestoppet i Eidsvåg bør komme så langt ut mot Eidsvågsneset som mulig for å sikre at Eidsvåg-beboerne har kortest mulig gang- og sykkelavstand til holdeplassen.

Ønsker at det legges til rette for gode og mange sykkelparkeringer på Eidsvåg-stoppet. Peker på at mange vil sykle til Bybanestoppet når utbedring av Eidsvågveien med sykkelfelt er på plass.

Peker på at gang- og sykkel tunnelen til NHH bør ha inngang fra den øvre delen av Tyriveien, slik at trafikantene ikke må helt ned til Eidsvåg. Peker på at dette bedre vil knytte skole, idrettsanlegg og boligområdet på begge sider av Eidsvågtunnelen sammen.

Postveien – den historiske veien – bør bevares og forhåpentligvis styrkes.

Kommenterer at inntaksdammen til Eidsvåg Fabrikker, de tidligere andedammene ved parkeringen til Eidsvåg kirke og dammen i kirkehaven bør synliggjøres og styrkes.

Peker på at det i dag kun er noen få arbeiderboliger igjen; Tyriveien 1 og 2, og Eidsvågbakken 7, 11 og 13. Arbeiderboligene til Eidsvåg Fabrikker er viktige bygninger for å bevare det historiske miljøet og illustrere hvordan tettstedet Eidsvåg har utviklet seg.

Eidsvåg Fabrikker er uerstattelige områder med unike momenter som må skjermes fra videre utvikling. Peker på at dette gjelder den gamle løen, hovedhus, alleen med bøketrær, broen over elven og postveien som passerer igjennom.

Selve fabrikkbygningene til Eidsvåg Fabrikker viser hvordan den teknologiske utviklingen har påvirket aktiviteten på anlegget, med spor fra gårdsbruk, mølledrift, tekstilproduksjon og kontordrift. Dette området må vernes for endringer som vil påvirke og viske ut historiens viktige utvikling.

## **Link arkitektur på vegne av Eidsvåg Senter AS**

Kommenterer at det med dagens foreslåtte alternativ for bybane og veier, ikke vil være mulig å oppnå intensjonen om god byfortetting med urbane kvaliteter i Eidsvåg, og spesielt ikke for planområdet Øvre-Eide senterområde. Kommenterer videre at de svært omfattende trafikkflatene, (både langs dagens veisystemer og ny E39 i sydøst) og medførende utfordringer knyttet til sikkerhet, støy og luftforurensning, også gjør det vanskelig med fortetting slik tiltenkt i overordnede planer.

Kommenterer at notatet/innspeilet ikke presenterer forslag til løsninger, men kommer med innspill og behov for utredninger.

Oppsummert:

- Det bør vurderes om av-/påkjøring til ny E39 må ligge i Eidsvågbyen, da dette systemet genererer mye trafikkstøy for området som er tiltenkt byfortetting.
- Det bør vurderes å ha en «sammenhengende» tunnel fra Fløyfjellstunnelen til Griggastemma slik at Eidsvågdalen blir skjermet. Viser til at høydeforskjellene her gjør det vanskelig å håndtere trafikkstøy etter veilederen T-1442, som gjør grunnlaget for byfortetting vanskelig. Peker på at en slik løsning vil oppfylle ønsket om mest mulig kvalitative arealer for urban fortetting tett på bybanestopp og knutepunkt.
- Det bør vurderes kulvert for biltrafikk i «bunnen av dagens «veisystem». Dette vil gi svært mange kvaliteter for etablering av bilfrie, urbane byrom.
- Etterspør utredninger med prognoser som viser og el-kjøretøy og fremtidsrettede kjøretøy vil kunne minske trafikkstøy-utfordringene.
- Det bør utredes om «skvisingen» av «byggbart areal for byfortetting» kan reduseres.
- Det er ønskelig med parallell planlegging av Øvre-Eide senterområde og utlyst områdeplan.

Ønsker at utviklingen av Eidsvåg skal bli fremtidsrettet og attraktiv for alle og viser til slagordet «Byen på landet». Peker på at det er utarbeidet et planutkast som baserer seg på urbane «herlighetsverdier» med bebyggelse og utearealer som genererer trygghet og aktivitet.

Peker på at dagens planarbeid har som formål å regulere til senterområdet og at endelige formål vil avklares i planarbeidet. Planforslaget er lagt i bero grunnet nødvendige detaljavklaringer i forhold til Bybanetraséen til Åsane. Kommenterer at detaljavklaringer er i prosess og at de ser frem til konstruktiv dialog med kommunen i det videre arbeidet med DS3.

## Vidar Sætre

Åstveitvegen 3

Foreslår at sykkel tunnelen har utgang på nordsiden av Eidsvågtunnelen, for å sikre en god kobling til Eidsvåg skole via både øver og nedre Tyriveien.

Foreslår bybane, inkludert holdeplass, og sykkeltrasé i bro over dalen for å unngå for mye oppoverbakker og konflikt med biltrafikk.

Foreslår bruk av Rema 1000 sin parkering til innfartsparkering.

Anbefaler en sykkel tunnel parallelt med dagens motorvei og videre langs motorvegen på utsiden av RE-bil sine lokaler fremfor å sykle Erviksvingene.

Foreslår å legge Bybanen i det vestlige løpet av Selviktunnelen.

Ønsker holdeplass på vestre side av Griggastemma for å sikre kortere reiseavstand til tyngre reisemål som Blådalen, Åstveit sykehjem, Tertnes VGS mm., samt åpne for fortetting ved Glaskartunnelen.

Ønsker at friluftsområdene rundt Griggastemma bevares, og at det derfor ikke fortettes for mye her.

Foreslår å legge banen i bro der den krysser Storbotn, nær Ervikveien.

Ønsker ikke depot ved Griggastemma, da dette vil ødelegge det blågrønne området. Et depot i dette området må i så fall legges på et tak over motorvegen like nord for Glaskartunnelen.

Ønsker en holdeplass ved Griggastemma lenger sør enn det som er foreslått; vis-a-vis Blådalen 4-8 fremfor ved Tertneskrysset. Kommenterer at dette vil minke behovet for å fjerne skog. Kommenterer at Tertnes kan betjenes like bra ved at det kan bygges en snarvei opp til Tertnesveien 21. Foreslår navnet «Blådalen».

## **Blådalen Eiendomsutvikling AS/v Konseptbygg AS**

Gnr / bnr – 209 / 492

Eiendommen er ubebygd og har potensiale for utbygging.

Anser dette området som utbyggingseiendom. Peker på at det i området rundt det planlagte bybanestoppet er tre sentrale grunneiere; Bergen kommune/Bergen Tomteselskap, HFK/SVV og dem.

Behov for gode kommunikasjonsveier til vår nye bebyggelse, eksisterende boligbebyggelse og skolene på Tertnes.

En omlegging av Ervikveien bør også vurderes, noe som kan gi grunnlagt for planfri kryssing fra bybanestoppet til områdene vestover.

I et slikt arbeid bør en se bort fra dagens eiendomsgrenser for å finne den gode løsning. Arealer kan på et senere tidspunkt dels erverves og/eller makebyttes.

Vi ser gjerne for oss at det avholdes et møte med Bergen kommune i løpet av høsten, hvor utvikling av området kan diskuteres

### **Jon Hoel**

Bjørndalsskogen 145, 5170 Bjørndalstræ

Det må tenkes effektive byttemuligheter mellom buss og bane slik at utforming av holdeplassen i Tertneskrysset har mulighet for matebuss som kjører til Åsane terminal- Ulsetåsen- Tertneskrysset. Bussene kan stoppe midt mellom banesporene på holdeplassen. Reisende kan gå rett fra bussen og inn på banen og omvendt lik Hannover ved stasjonen Heidjerhof, det samme kan vurderes i Eidsvåg.



# PRIVATE MERKNADER TIL DS4

<b>Avsender</b>	<b>Dok.nr.</b>
(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	
Einar Husdal AS	29
Ester Eide	30
REO Invest Fremmet av Opus Bergen AS	37
Steinstøvegen 13 AS (NG Eiendom Vest AS) Fremmet av ABO Plan & Arkitektur AS	40
Certas Energy, fremmet av CBRE AS (Esso-stasjonen)	42
Vidar Sætre	50 og 61
Åsane Energi AS Fremmet av Selmer DA	52
Lyshuset Åsane AS	59
Åsane sentrum Øst AS «C-tomten»	60

<b>Hovedpunkt i merknad/uttalelse</b>
<p><b>Einar Husdal AS</b></p> <p>Blindheimsvegen 1, Gnr 203, bnr 72 og 237</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Informerer om at Blindheimsvegen 1 er næringseiendom med industri, handel og kontor.</li><li>2. Ber om at deres interesser/næringsgrunnlag blir ivaretatt både under utbygging og etter at Bybanen er kommet til Åsane. Ønsker at dette inkluderes i reguleringsplanen.</li><li>3. Virksomheten er avhengig av god uteplass og tilkomst, herunder tilkomst for store kjøretøy, oppstillingsplass for varelevering og transport av store maskiner.</li><li>4. Dette er også tilkomstvei til Blindheimsvegen 3 og 5.</li><li>5. Ønsker informasjon om det foreligger mer detaljerte/konkrete planer for Vågsbotn. Ønsker møte for informasjon og gjennomgang.</li></ol>
<p><b>Ester Eide</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Spør om det planlegges parkeringsplasser ved bybanestoppene. Kommenterer at mange ikke kan bruke Bybanen om det ikke er parkeringsplasser i Vågsbotn.</li><li>2. Kritisk til bybaneutbyggingens kostnadsramme og bompenger, og peker på at bil er nødvendig for mange livssituasjoner og yrker.</li></ol>
<p><b>REO Invest</b></p> <p>Hesthaugveien 16 Gnr 189, bnr 202 (Sendt inn av Opus Bergen AS)</p> <p>Eiendommen består av bygningsmasse på til sammen 14 000 m<sup>2</sup> og rommer i dag blant andre Skeidar og Rema 1000. Kommenterer at bygget er anslått til en markedsverdi på ca. 250 mill kr.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Bygget er risikoutsatt for rivning ut fra nåværende anbefalinger for bybanetrasé. Dersom bygget kan bestå i alternativ 2C, støtter REO Invest dette fullt ut.</li></ol>

2. Om ikke det viser seg å være mulig, forslås det å gå for alternativ 1Ca i Norconsults mulighetsstudier (konsekvensutredningen) fra 2013. Oppfatter at selve banetraséen på delstrekningen sør for Åsane senter er fastlagt, men at hovedløsningene for bussterminalen fremdeles står åpen og kan omfatte f.eks 1Ca i mulighetsstudie (konsekvensutredningen) fra 2013.
3. Forventer at kommunen utarbeider grundige analyser og vurderer om eventuell rivning av bygget til erstatning for en utvidet bussterminal i Hesthaugvegen vil være en tjenlig løsning, ut fra både planfaglige, politiske og samfunnsøkonomiske hensyn. Viser til at flere momenter taler for at man bør gå for en løsning basert på skisse 1Ca, jamfør konsekvensutredningen:
  - Unngår økonomiske og miljømessige tap ved rivning av bygget på 189/202.
  - Forutsetningene for en god terminalutforming er best på C-tomten.
  - En terminal på C-tomten vil bidra til en utvikling på østsiden av motorvegen som kan bidra til å binde bydelen sammen.
  - Terminalen på gjeldende plassering (2C) gir en svakere betjening av bydelskjernen.
  - Gjeldende plassering gir lengre kjøreveg og dårligere fremkommelighet for lokalbusser retning øst og fjernbusser retning nord.
  - Gjennom Hesthaugkrysset er det størst risiko for redusert fremkommelighet i rush.
4. REO Invest AS vil motsette seg rivning som et alternativ. Subsidiært kan REO Invest AS være villig til å se på andre mulige løsninger, og peker på at de selv har utført en mulighetsstudie for videre disponering av eiendommen. Mulighetsstudien kan ettersendes.
5. REO Invest forventer å holdes løpende orientert og å få medvirke i planprosessen.
6. Dersom rivning av bygget utkrystalliserer seg som et ikke-usannsynlig utfall, ber de om tidlig åpenhet rundt dette.

Ber om at de som utarbeider planene tar kontakt direkte med styrets leder under sakens gang.

## **Steinstøvegen 13 AS (NG Eiendom Vest AS)**

Postboks 270 Indre Arna  
5888 Bergen kommune  
(Fremmet av ABO Plan & Arkitektur AS)

Innspillet har til hensikt å synliggjøre grunneiers planer for et videre samarbeid om utvikling av eiendommen.

1. Det er naturlig at eiendommen blir urbanisert som et senterområde med blandede funksjoner rundt et bybanestopp i Vågsbotn.

Det er utarbeidet mulighetsstudie for eiendommen og områdene rundt endestoppet i Vågsbotn. Illustrasjonene viser mulig utvikling med «park and ride», kollektivterminal og adkomst til depot for vogner. Øvrige deler av området kan utvikles med ulike funksjoner som bygger opp under dette som et bybanestopp. Det er lagt vekt på at trafikale elementer skal smeltes sammen med næringsbygg og boliger, og sammen skape et vrimlende og mangfoldig liv.

2. Viser til konsekvensutredning for Bybanen og trasévalg som konkluderer med at tomten i Vågsbotn vil være et bybanestopp med en byutvikling som har hovedvekt på næring og mulighet for innfartsparkering.
3. Grunneier ønsker å være en aktiv deltagende part i arbeidet med utvikling av områdeplanen for Bybanen med tilhørende byutvikling for denne eiendommen. Mulighetsstudie for eiendommen er vedlagt. Kontaktinfo er oppgitt.

## **Certas Energy, fremmet av CBRE AS**

Gnr 191, bnr 72 (Esso-stasjonen)

1. Med bakgrunn i det varslede planområdet for bybanen og områderegeringsplanen for Nyborg ser det ut som om fortsatt drift av Esso-stasjonen på Åsamyrane vil være vanskelig/umulig når DS4 er realisert.

2. Esso-stasjonen er en av dem fem største Esso-stasjonene i Norge, og en nedleggelse av stasjonen vil ha betydelige økonomiske konsekvenser for Certas. Minner om at også Esso-stasjonen på Oasen måtte nedlegges ved utbygging av Bybanen.
3. Forutsetter at Certas blir involvert og informert gjennom planperioden for DS4.
4. Ber om at kommunen bidrar til regulering av alternativ eiendom for etablering av bilistasjon.

## Vidar Sætre

Åstveitveien 3  
5106 Øvre Ervik

1. Depotet bør lokaliseres like sør for Åsane terminal, på dagens parkeringsområde. Dette kan gjøre det mulig å i første omgang bygge Bybane til Åsane terminal for å sikre et overkommelig prosjekt og kunne vurdere den videre traséen på nytt. Parkeringsplassene kan erstattes ved bygging av parkeringshus. Depot på Vågsbotn vil ta av dyrkbar mark.
2. Foreslår ny trasé for Bybanen som skal erstatte den planlagte løsningen mellom Åsane terminal og Vågsbotn. Dette er en ringbanetrasé med holdeplasser cirka ved Myrdalsskogen 1-5, Åsane kirke, Skyss sitt IKEA-busstopp i Åsamyrane, IKEA sin hovedinngang, Flaktveitvegen ved Åsane VGS, sørenden av Liavatnet, Litleåsvegen 57 (rett ved Møller Bil) og Åsane klubbhus, i tillegg til Åsane terminal-stoppet. Forslaget er beskrevet nærmere i detalj i innspillet. En slik ringbane vil binde de sentrale delene i Åsane mer sammen og gi et bedre dekningsgrunnlag enn den planlagte banen.

## Åsane Energi AS

Gnr 189, bnr 6 og 417  
(Fremmet av Selmer DA)

1. Åsane Energi AS eier energisentralen som er plassert på eiendommene gnr 189 bnr 6 og gnr 189 bnr 417. Energisentralen betjener Horisont kjøpesenter, 750 boliger fordelt på flere sameier, og vil betjene Åsane VGS og Åsane kulturhus og bibliotek. Anlegget er basert på geobrønner (112 stk) med gass og el kjel som spisslast.
2. Det ser ut som om den foreslåtte traséen for Bybanen vil komme i konflikt med energisentralen. Kart som viser hvor installasjonen er lokalisert er vedlagt.
3. Ber om at det tas hensyn til energibrønnenes plassering i det videre arbeidet med traséen.
4. Er bekymret for at sprenging i nærheten av anlegget kan skade geobrønnene. Ber kommunene ta hensyn til dette i videre planlegging og utførelse.
5. Varsler at Åsane Energi AS vil fremme krav om erstatning for alt tap og alle kostnader ved eventuelle skader/endringer, herunder også omsetningstap og krav fra kunder som følge av nedetid.
6. Presenterer kontaktinfo ved behov for ytterligere informasjon. Åsane Energi AS ikke er varslet i saken hittil. Ber om at selskapet holdes orientert om videre utvikling i saken.

## Lyshuset Åsane AS

Langarinden 7  
Gnr 203, bnr 88

Lyshuset er en av to frittstående (ikke-kjedeeide), lokaleide belyningsbutikker i Bergen.

1. Bybanetraséen er lagt tvers over Lyshuset sin parkeringsplass og 7 av 11 parkeringsplasser går tapt, i tillegg til plassene som vil gå tapt grunnet alternativ tilkomstvei. Dette vil bety slutten for bedriften.
2. Forslaget vil også ta parkeringsplassene til naboen; Kyrkjekrinsen bedehus.

3. Foreslås to alternative forslag til justering av trasévalg:
  - a. Alt 1. Traséen legges nærmere Åsamyrane i en svak venstresving før rundkjøringen. Dette vil føre til rivning av Varmefag-bygget (gnr 203 bnr 254)
  - b. Alt 2. Traséen legges i en svak høyresving omtrent ved busstopp og fortsetter syd for bygningene Nordre Langarinden 1, 3, 5 og 7, og med tunnelinnslag mellom bedehuset og Nordre Langarinden 11. Denne løsningen vil gi minst konsekvenser for næringseiendommene i området og at man unngår problematikken med tilkomstvei for både næringseiendommer og boliger i Nordre Langarinden, også i anleggsperioden.
4. Påpeker viktigheten av en rask og hensynsfull anleggsperiode. Lyshuset er avhengige av å være lett tilgjengelige for kundene. Det er derfor viktig at tilkomsten til enhver tid blir opprettholdt.
5. Ber om å bli holdt løpende orientert om fremdriften både under prosjekteringsarbeidet og i anleggsperioden.

## Åsane sentrum Øst AS

(Bergen kommune eier 80% av selskapet, Ole Bull Eiendom , 20%)  
Gnr 208, bnr 2 m.fl., «C-tomten»

1. Viser til målsettinger i tidligere planer og mulighetsstudie for C-tomten, der C-tomten er vist som en urban bydel. Lanserer nytt grep med å flytte RV 267 (Åsamyrane) inntil og parallelt med motorveien. Eksisterende bebyggelse i Selegrend kan da «smelte sammen» med ny bebyggelse og skjermes bak ny bebyggelse, mot barrieren og støy fra RV 267. Mulighetsstudien viser hovedsakelig kontorbasert næring evt. hotell o.l. mot E39 og flyttet RV 267 i vest og boligområde med ca 800 enheter med tilhørende anlegg på Østre del av C-tomten.
2. Åsane sentrum Øst AS vil utvikle en detaljreguleringsplan for C-tomten parallelt med Bybanens regulering av delstrekning 4 og ønsker et tett samarbeid i prosessen videre.
3. I overordnede planer (KDP Åsane sentrale deler, KPA 2010 mv) er viktigheten av å utvikle C-tomten betont. En bred broforbindelse over motorvegen (E39) som gir forbindelse mellom vest og øst er en forutsetning. Denne broen bør kunne vurderes som et «tidligiltak» i Bybanens utviklingsprogram. En slik tidlig etablering vil gjøre det mulig å få på plass viktige deler av det fremtidige gang- og sykkelveinettet i området i forkant av selve Bybanen, og bør være et mål i seg selv.
4. Sykkelveien som en nå ønsker å planlegge langs FV267 bør sees i sammenheng med sykkelnettet bybanepanleggingen legger til rette for. Det vil være en fordel å fristille sykkelveier mest mulig fra sterkt trafikkerte bilveier.
5. C-tomten kan utvikles raskt. Det er ikke noe ønske eller premiss fra Åsane Sentrum Øst sin side å legge til rette for innfartsparkering, men dersom Bybaneprosjektet vurderer dette, er det viktig å få avklaringer på et tidligst mulig tidspunkt.
6. Det bør være grunnlag for at en større del av busslinjene kan legges til vestsiden av motorveien, samtidig som en flytting av FV 267 vil gjøre det mulig å bringe busstoppene tettere på et fremtidig bybanetorg på vestsiden av E39. I planarbeidet for Bybanen bør en derfor se på muligheten for en «terminalfunksjon» med overgang buss/bane på begge sider av broen mellom C-tomten og Åsanebyens torg.
7. Av andre forhold som krever god koordinering og tidligst mulige avklaringer kan nevnes; gang-«snarveger» til/fra bybanestoppet , øvrige løsninger mht sykkelveinettet, kollektivnettet utenom Bybanen særlig traséer, stopp og fordeling av busslinjer mellom øst og vestsiden av Åsane sentrum, evt. riggbehov o.a.

Illustrasjoner som viser noen av forslagene er vedlagt merknaden.

## Jon Fartein Lygre Hoel

Bjørndalskogen 145

Det må legges til rette for effektive byttemuligheter mellom buss og bane. Dersom bussene kjører inn fra nord, bør bussenes av- og påstigning legges midt mellom banesporene på stasjonen. Da vil bussdørene åpne seg i banens kjøreretning, og de reisende kan gå rett fra bussen og inn på banen og omvendt. Viser til løsning v Heidjerhof stasjon i Hannover.



# PRIVATE MERKNADER TIL DSF

Avsender	Dok.nr.
(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	
Randi Lucie Gabrielsen	27
Vidar Sætre	37

## Hovedpunkt i merknad/uttalelse

### Randi Lucie Gabrielsen

Sudmanns vei 14A

(Merknad også oppsummert i DS2 [se: Randi Lucie Gabrielsen])

Peker på at flere kommunale institusjoner/anlegg er lokalisert i Sudmanns vei, med brukere som er særlig sårbare myke trafikanter som vil kunne påvirkes av økt trafikk. Peker på at det er et samfunnsansvar at disse sårbare gruppene ikke påtvinges et farligere trafikkmiljø enn nødvendig.

Følgende grupper beskrives nærmere:

- 100 elever i aldersgruppen 5-10 år ved Eventyrskogen skole, der de fleste ankommer gående/syklende i eller rundt rushtidene. (Viser til et felles innspill fra skolens FAU og rektor til trafiksikkerhetsplanen for Bergen kommune.)
- Utviklingshemmede beboere ved Heien bofelleskap har i sitt daglige program å gå turer i nærområdet.
- Voksne utviklingshemmede ved Sandviken Dagsenter går tur som en del av sine daglige aktiviteter. Flere bruker rullestol og Sudmanns vei foretrekkes ofte til turer, da alternative ruter i nærområdet er meget brattere og derfor vanskelige å ferdes i.
- Barn som bruker den kommunale lekeplassen i Sudmanns vei 16. Brukes både på dagtid og om ettermiddagen.

Beskriver at gjennomgangstrafikk er unødvendig og uforsvarlig, og at det mest nærliggende alternativet er å lede trafikken fra Munkebotn videre via området ved Sandviken sykehus.

### Vidar Sætre

Detaljerte forslag. Tegninger/illustrasjoner og nærmere beskrivelse av forslagene er vedlagt i merknaden.

Foreslår å bruke dagens tunnelinn- og utganger til fra Fløyfjellstunnelen i Sandviken.

Foreslår inn- og utkjøring til lokalveisystemet ved Åsanevn./Sandviksvn./ASv med mulig bybanestopp ved Gjensidigekrysset.

Løsning for bil, bane og sykkel i Eidsvåg fra vest. En løsning der den forlengede Fløyfjellstunnelen munner ut i motorvegbakken vest for Eidsvåg istedenfor på dagens næringsområdet sør for motorvegen, Bybanen og G-/S-veg i bro over motorvegen i en 400m lang strekning. Dette vil gi mer attraktiv sykkelrute, bedre plassering av holdeplass og åpne for bedre arealutnyttelse i Eidsvåg.

Forslår å bruke vestre løp i Selviktunnelen til Bybanen og bygge nytt løp for bil østenfor dagens løp.



# PRIVATE MERKNADER TIL DSS

Avsender	Dok.nr.
(Navn på avsender i tabellene fungerer som link til oppsummering av merknaden.)	
Magne Sellevåg	17
St1 Norge AS	24
Jan Harald H. Pedersen	30

## Hovedpunkt i merknad/uttalelse

### Magne Sellevåg

Eier Sandviksboder 63. Driver firmaet Båt og Motor Service. Gnr/bnr 168/353

Lurer på om den planlagte sykkelveien får noen innvirkning på deres bruk av eiendommen.

### St1 Norge AS

St1 Norge AS er eier av eiendommen Gnr/bnr 168/47 (Sandviksveien 44B) der selskapet driver et ubemannet automatanlegg.

Uttrykker seg positive til planene om ny trasé for hovedsykkelrute.

Svært avhengige av god trafikkavvikling på de aktuelle veiene rundt stasjonen, og at det er viktig å bibeholde gode og sikre adkomst-, manøvrerings- og utkjøringsforhold til, på og fra stasjonsområdet. Kommenterer at de er opptatt av at reguleringsplanene ikke vil innebære en forverring av nevnte forhold.

Anmoder at trasé for hovedsykkelrute ikke kommer i konflikt med eksisterende veistruktur til og fra automatanlegget slik situasjonen er i dag.

### Jan Harald H. Pedersen

Eier Skuteviksboder 13, Gnr/bnr 167/881

Kommenterer at hans interesser er knyttet til:

- Tilkomst med egen bil
- Parkering foran bygningen.
- Ingen økning av trafikk i Sjøgaten.
- Tilfredsstillende parkeringsdekning i området.
- Ingen køkjøring i Sjøgaten eller hovedveien til Åsane.
- Tilfredsstillende kollektivdekning.
- Sjøgaten blir 2-feltsvei med kjøring i begge retninger, slik at man unngår å måtte kjøre store omveier for å komme frem til eiendommen.

Kommenterer at bygget har sykkelparkering og dusjfasiliteter, og at man derfor ser frem til sykkelveg gjennom Sandviken og Bergen.

Kommenterer at det av hensyn til tilkomst og parkering ikke er ønskelig med fortau foran bygningen. Ønsker en lignende løsning til den ved Skuteviksboder 16 der fotgjengere ledes over på den andre siden av veien. Peker på at eier av Skuteviksboder 14 og 15, som er blikkenslager og daglig har utkjøring av materiell med lastebil, trolig har samme interesse.

Peker på at sjøbodene er fredede bygninger uten mulighet for å bygge parkering i underetasjen, slik andre nærings- og boligbygg i området har kunnet bygge. Ber derfor om at man beholde parkeringsplassene der det er mulig. Kommenterer at regulering for sykkelsti og fortau vil redusere antall parkeringsplasser.

Legger ved merknad sendt til BK i forbindelse med starten av reguleringsplan for sykkelsti i 2016. (Ber der om at fortauet foran Skuteviksboder 11-15 tas ut av planen for å ikke skape ytterligere begrensninger på bruken av bygningsmassen. Beskriver behov for tilkomst for bil, at gjennomgangstrafikken foran Skuteviksbodene er alt for stor, og at den foreslåtte fortausløsningen kan være unødvendig trafikkfarlig for fotgjengere.)

Generelle innspill:

Kommenterer at tidligere planer både for en Bybane i Sjøgaten og for en bymiljøttunnel med åpning på Skuteviktorget ville vært uheldige for Skuteviksbodene.

Kommenterer at Bybanen vil ta for lang tid fra sentrum til Åsane for å kunne øke kollektivandelen. Anbefaler at banen går mest mulig i fjell med få stopp og at den ikke går en omvei over Bryggen med sterkt redusert fart.