

Bybanen og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane med forlengelse av Fløyfjelltunnelen

Presentasjon av planforslag for Delstrekning 2
og hovedsykkelrute i Sandviken

24.11.2022

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune | Alver kommune | Askøy kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statens vegvesen | Statsforvaltaren i Vestland

Velkommen til informasjonsmøte!

- Dette er et offentlig informasjonsmøte, åpent for alle
- Bergen kommune presenterer planforslaget
- Det blir anledning til å stille spørsmål etter at presentasjonene er ferdig



Andre møter og kontordag:

- Vi har hatt møter med grunneiere der boliger eller næringsbygg må rives.
- Åpen kontordag onsdag 30.11.2022 kl 12-18 i Innbyggjerservice, Kaigaten 4

Program for møtet

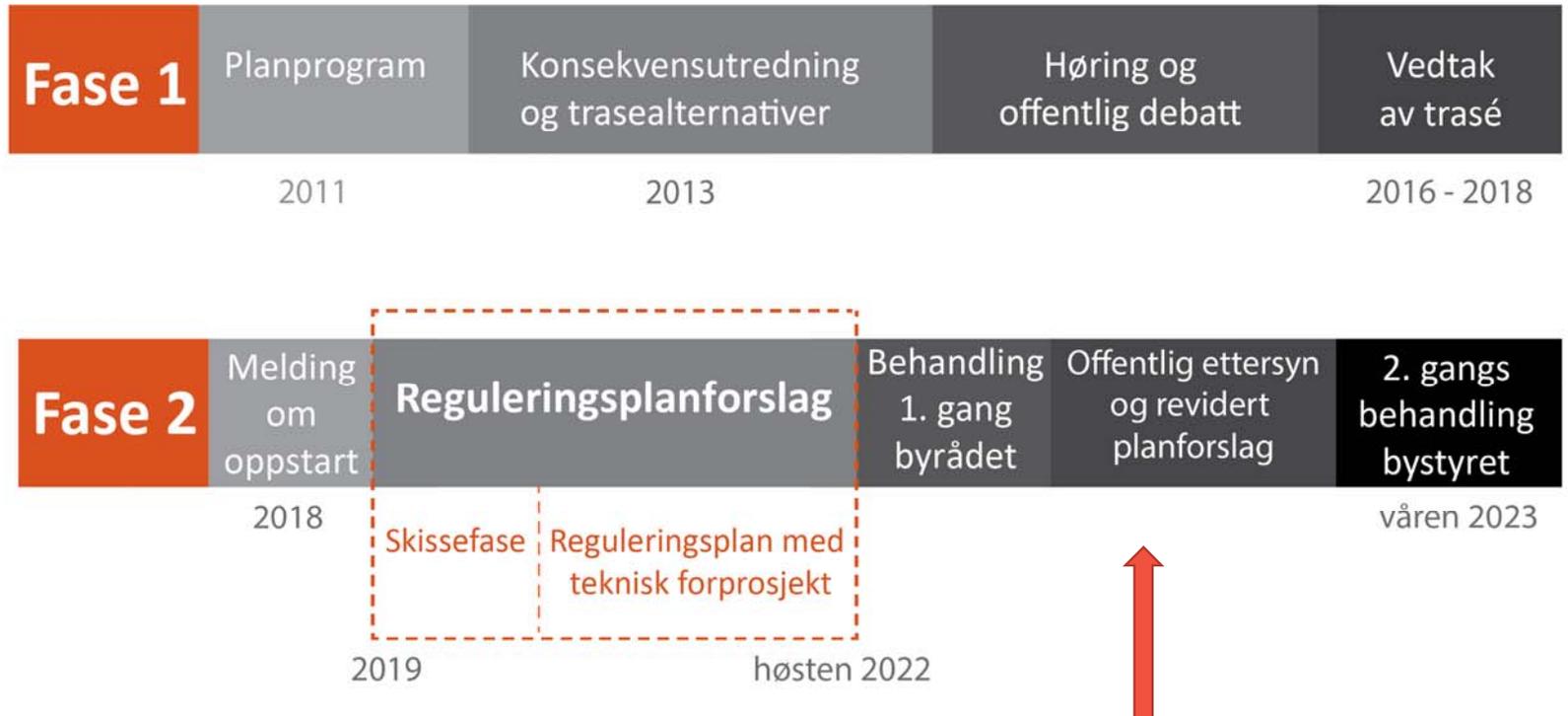
- **Innledning** ved Hege Løvteit,
Avdelingssjef Samferdsel i Plan- og bygningsetaten (PBE)
- **Overordnet om hele prosjektet** ved Solveig Mathiesen,
Prosjektleder for Bybanen, PBE
- **Gjennomgang av planforslaget for delstrekning 2**
Thomas Leathem, delstrekningsleder, PBE
Trude Rosendahl, Norconsult
- **Gjennomgang av planforslaget for hovedsykkelruten**
ved Geir Bartz-Johannessen, delstrekningsleder PBE
- **Anleggsgjennomføring** ved Ivar Øvretvedt, Norconsult

Pause 10 min

- **Spørsmål**



Planprosess



Bybane og hovedsykkelrute

Bergen sentrum til Åsane

Planforslag 2022

SAMMEN
OM



Miljøloftet

Spill av (k)

▶ ▶| 🔊 0:01 / 5:05



Planforslag

- Banetraséen er ca. 12,7 km lang, derav ca. 5,7 km i tunnel
- 14 holdeplasser
- Ca. 60 000 reiser beregnet på «Åsanelinjen» pr. døgn i 2040 (Fleslandslinjen hadde 75 000 i februar 2020)
- Forlenget Fløyfjelltunnel ca. 3 km inkl. miljølokk, ny samlet lengde ca. 5,5 km
- Hovedsykkelruten er ca. 13 km lang, derav 1,1 km i tunnel/kulvert
Eidsvågtunnelen er ca. 925 m, en kort eksisterende tunnel i Sjøgaten og noen kulverter



Målsetting for Bybanen

24.11.2022



Bybanen skal styrke bymiljøet



Bybanen skal gi en trygg og effektiv reise



Bybanen binder sammen

Byplanleggingen bidrar til transformasjon og
fortetting i knutepunktene





Opprusting av byrom og gater



Kaigaten 2005

Kapasiteten for Bybanen med 5 min frekvens (24 vognsett) tilsvarer ca. 90 busser i rushtimen



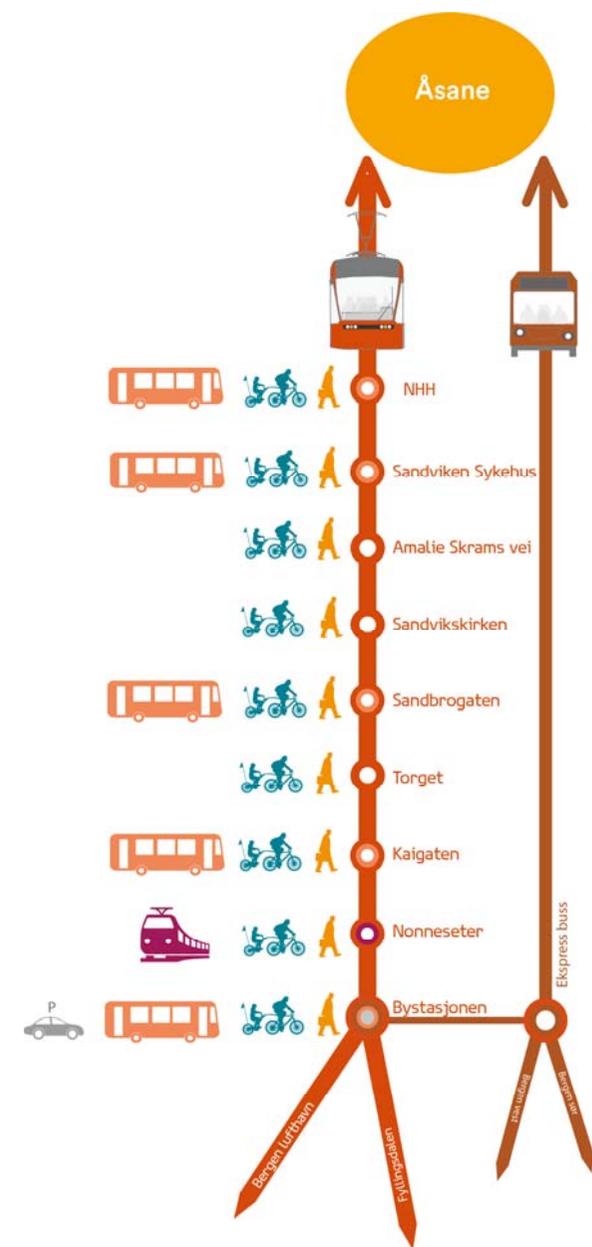
Kaigaten 2021

Bybanen – universell utforming

24.11.2022



Kollektivbetjening sammen med buss



Kjøretid

21.11.22

Kjøretiden fra Torget til Åsane terminal blir cirka 17 minutter, og cirka 25 minutter til Vågsbotn.

Kjøretid er den tiden det tar for banen til stoppene.

Reisetid inkluderer den tiden det tar for passasjerene å komme til/fra stoppet.

Gjennomsnittshastighet:

- Torget - Åsane terminal: ca 31,6 km/t
- Torget - Vågsbotn: ca 28,9 km/t
- Sentrum - Flesland ca 28 km/t
- Sentrum - Fyllingsdalen ca 32,6 km/t (beregnet i planfasen)



Byutvikling

Banen legger til rette for fortetting langs traséen i tråd med Kommuneplanens arealdel 2018.

Passasjergrunnlag innenfor 600 m gangavstand:

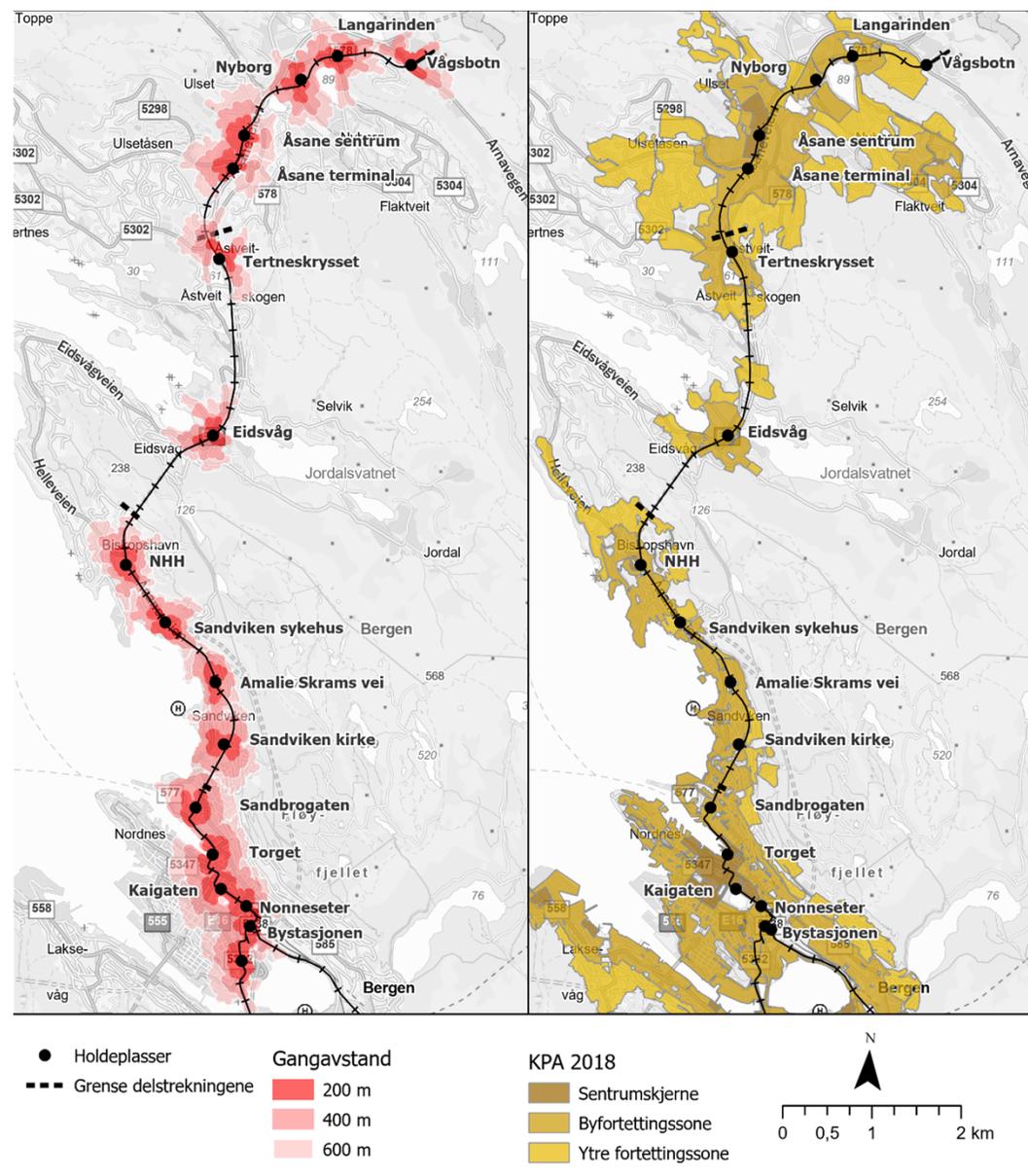
Dagens:

- 22.000 bosatte
- 51.000 ansatte

Potensiale:

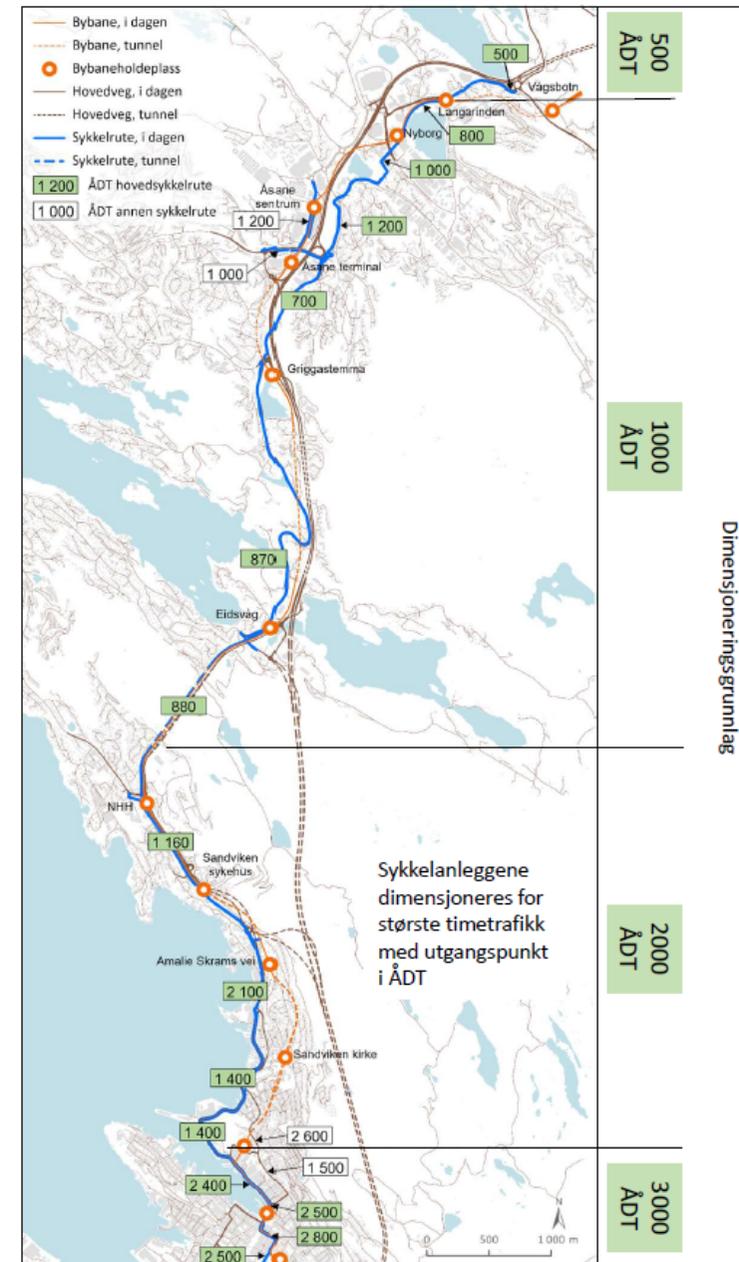
- over 52.000 bosatte
- over 60.000 ansatte

Passasjergrunnlag brukes som en av faktorene for beregning av passasjertall, ca. 60 000 reiser pr. døgn i 2040.



Hovedsykkelruten

- Sykkelanleggene er planlagt for en fremtidig situasjon. Sykkelstrategien har et mål om 10% sykkelandel
- Trafikkmodell har gitt dimensjoneringsgrunnlag. Behovet for bredde er vurdert opp mot tilgjengelig areal, lokale forhold og hastighet.
- Anbefalt bredde
 - sykkelvei: 3 meter
 - sykkelfelt: 2 meter + 2 meter
- Bredden på **fortauene** følger anbefaling i Gåstrategien for Bergen:
 - **minimum 3 meter** i sentrumsområder
 - **2- 2,5 meter** utenfor sentrum

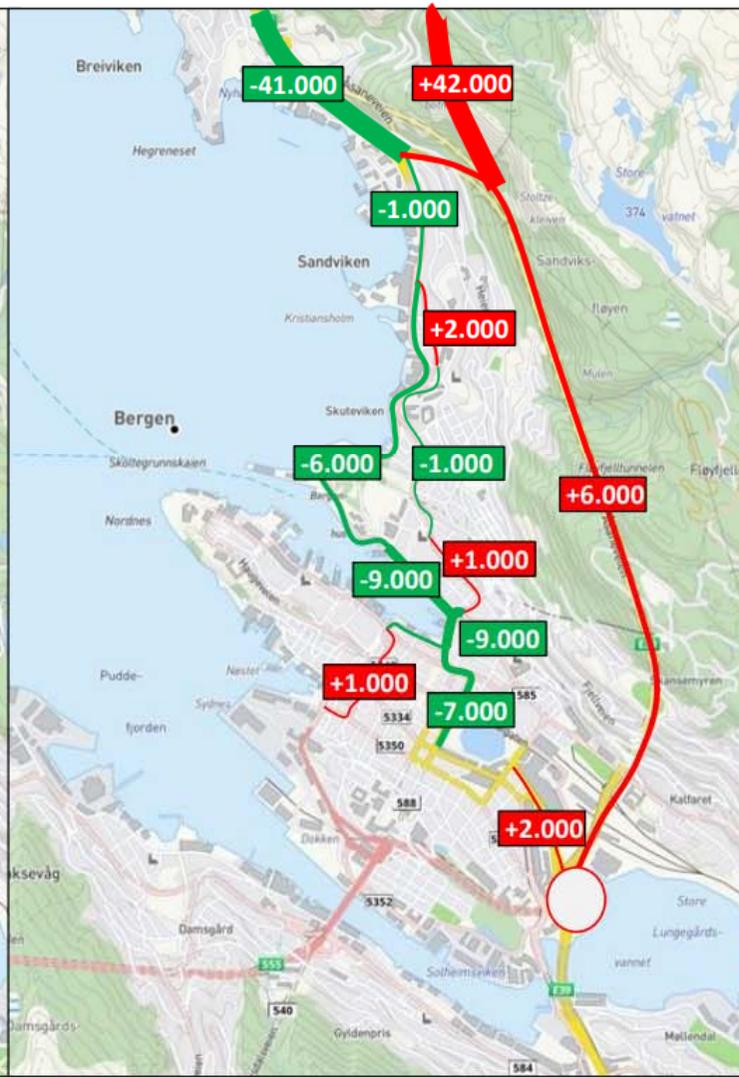


Trafikkplan sentrum med oppdaterte analyser

ÅDT Alternativ 0 (2019) – dagens situasjon

Endring Alternativ 1 (2040), Åpent Torget

Endring Alternativ 2 (2040), Bilfritt Torget



Vurderinger i planarbeidet

Ved oppstart ble sentrale tema og fagområder i planarbeidet beskrevet. Dette er fulgt opp i planarbeidet.

Noen sentrale tema har vært

- Landskap og byrom
- Kulturminner og kulturmiljø
- Vei og trafikk
- Støy og lokal luftforurensing
- Risiko og sårbarhet inkl havstigning og flom
- Bybanens pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet
- Trafikksikkerhet



Illustrasjon holdeplass Sandviken sykehus

Bybanen og sikkerhet

Bybanen kjører på sikt

- Føreren er profesjonell og får opplæring i sikkerhetsrisikoer
- Føreren bremses eller stopper ved behov
- Bybanevognene kan stoppe omtrent som en buss
- Fronten på vognene er laget spesielt for god sikkerhet

Bygater

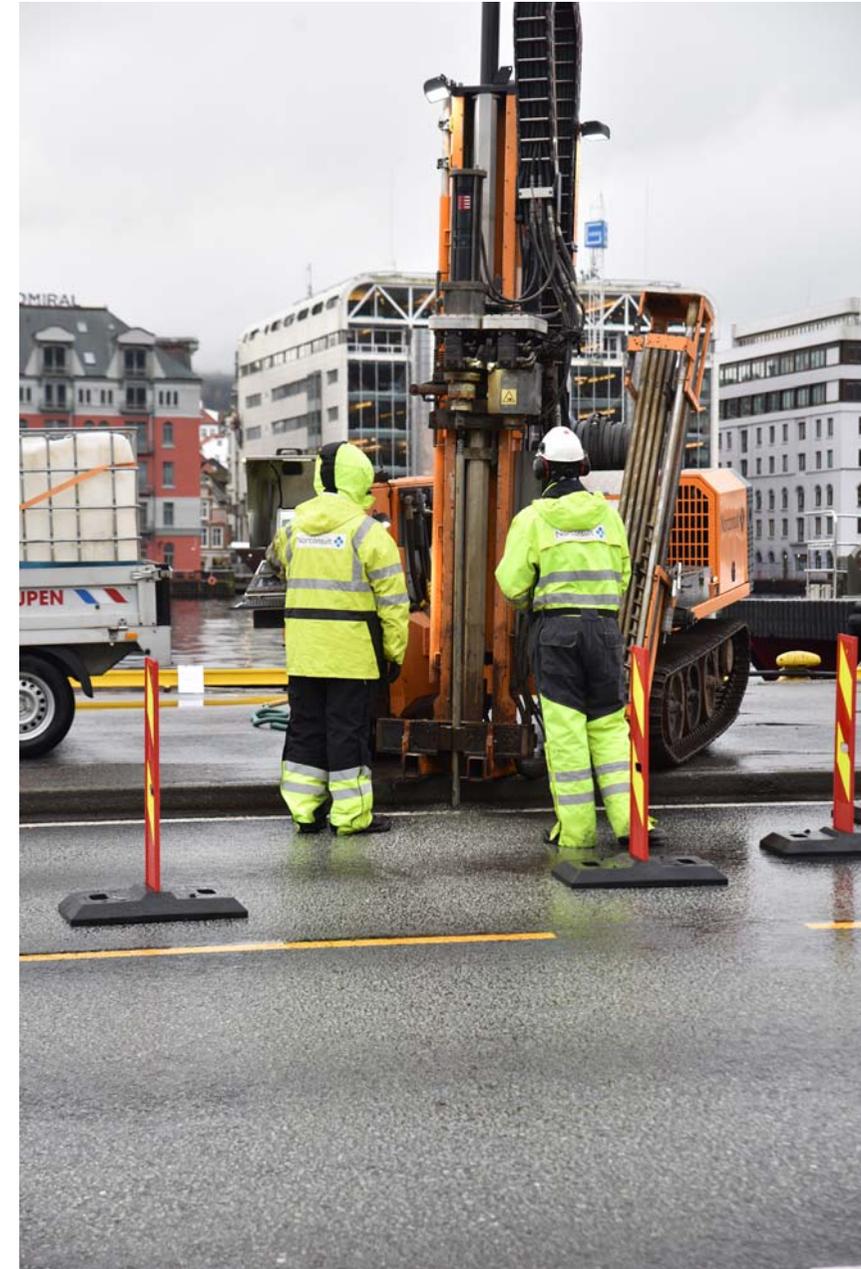
- Gatene er utformet slik at det er lett å forstå situasjonen
- Ikke behov for å gjerde inn traséen
- Kryssingspunktene er som regel signalregulert
 - Sikrer fremkommelighet for Bybanen
 - Universell utforming
 - Det er ikke farligere å krysse sporet enn en vanlig gate

Det er sjeldent personer blir påkjørt



Grunnundersøkelser

- Det er utført betydelig flere grunnundersøkelser for BT5 enn tidligere byggetrinn langs hele linjen, og spesielt ved tunnelmunninger og steder der man har sett utfordringer
- For å få tilstrekkelig trygghet for gjennomføring og konsekvenser i spesielt utfordrende områder, har det vært behov for flere undersøkelser. Disse områdene er i sentrum og ved underjordisk holdeplass ved Sandvikskirken.



Kostnader

Totalkostnaden for hele prosjektet er anslått til **17,8 mrd NOK (2021)**, inkludert grunnerverv, eksklusiv mva.

Hovedelementene fordeler seg slik (kostnad i mill. NOK P50):

– Bane (med alle nødvendige omlegginger)	7,3 mrd NOK
– Vei (uten direkte konsekvens med Bybaneprosjektet)	1,6 mrd NOK
– Sykkelvei	2,3 mrd NOK
– E39 m/Fløyfjelltunnelen	3,3 mrd NOK
– Grunnerverv	3,3 mrd NOK

Når kan Bybanen til Åsane åpnes?

Fremdriften for prosjektering og bygging av Bybanen, hovedsykkelruten og forlenget Fløyfjelltunnel er avhengig av en rekke faktorer:

- Vedtatte reguleringsplaner
- Finansiering
- Løsning for Fløyfjelltunnelen sør
- Eventuell etappevis utbygging

Tidligst mulig byggestart: 2024

Tidligst mulig ferdigstillelse: 2032



Innhold i planforslagene

Fagnotat fra plan- og bygningsetaten

A. Plankart

B. Reguleringsbestemmelser

C. Planbeskrivelse



D. Illustrasjonsplan

E. Teknisk forprosjekt

F. Grunnlagsnotater

Vedlegg fra eksterne og tilleggsutredning til KU der det er aktuelt

Merknadsoppsummering fra oppstart med kommentarer

Vedlegg til planbeskrivelsen:

C.1 Støyrapport

C.2 Risiko- og sårbarhetsanalyse

C.3 Miljøprogram

C.4 Massedisponeringsplan

C.5 Kostnadsoppsummering

C.6 Nyttekostnadsanalyse

C.x Andre vedlegg på delstrekningene

Reguleringsplanen fastsetter ny arealbruk

- Der boliger eller næringsbygg er foreslått revet og er krysset ut i plankartet, har Bergen kommune gitt informasjon til grunneier om hvilken prosess som vil følges etter vedtatt reguleringsplan.
- Der deler av eiendommer må erverves for å gjennomføre tiltaket er det ikke invitert til egne møter.
- Sjekk om deler av din eiendom har fått endret formål i planforslaget, og ta kontakt med oss dersom du ønsker mer informasjon.

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

BA	Bebyggelse og anlegg (1001)
B	Boligbebyggelse (1110)
BS	Sentrumsformål (1130)
BE	Energianlegg (1510)
BKT	Øvrige kommunaltekniske anlegg (1560)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SV	Veg (2010)
SKV	Kjøreveg (2011)
SF	Fortau (2012)
ST	Torg (2013)
SGS	Gang-/sykkelveg (2015)
SGG	Gangveg/gangareal/gågate (2016)
SS	Sykkelanlegg (2017)
SVT	Annen veggrunn - tekniske anlegg (2018)
SVG	Annen veggrunn - grøntareal (2019)
STS	Trasé for sporveg/forstadsbane (2022)
SH	Holdeplass/plattform (2025)
STB	Tekniske bygg/konstruksjoner (2027)
SBT	Annen banegrund - tekniske anlegg (2028)
SBG	Annen banegrund - grøntareal (2029)
SKK	Kollektivknutepunkt (2070)
SKT	Kollektivterminal (2072)
SPA	Parkering (2080)
SKF	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (2800)
SAA	Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (2900)

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

GBG	Blå/grønnstruktur (3002)
GN	Naturområde (3020)
GP	Park (3050)
GAA	Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (3900)

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

VFR	Friluftsområde (6700)
-----	-----------------------

§12-6 JF.§11-8a - Hensynssoner

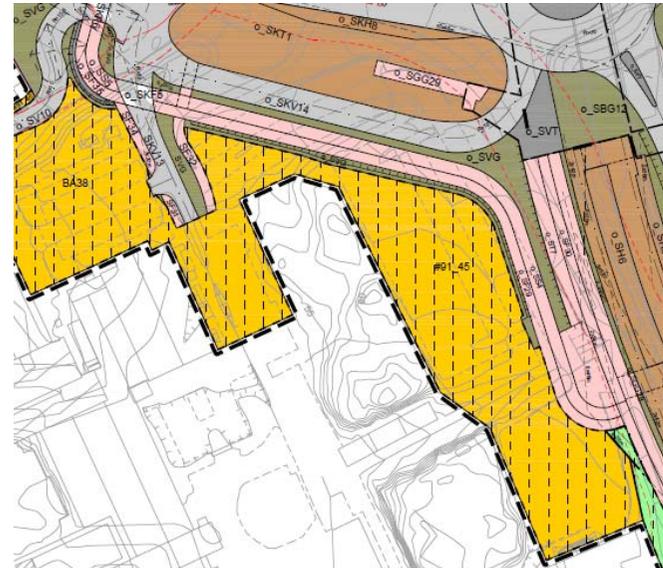
H190	Andre sikringssoner (190)
H320	Flomfare (320)

§12-6 JF.§11-8c - Hensynssoner

H570	Bevaring kulturmiljø (570)
------	----------------------------

Arealer til midlertidig bruk for anleggsområde

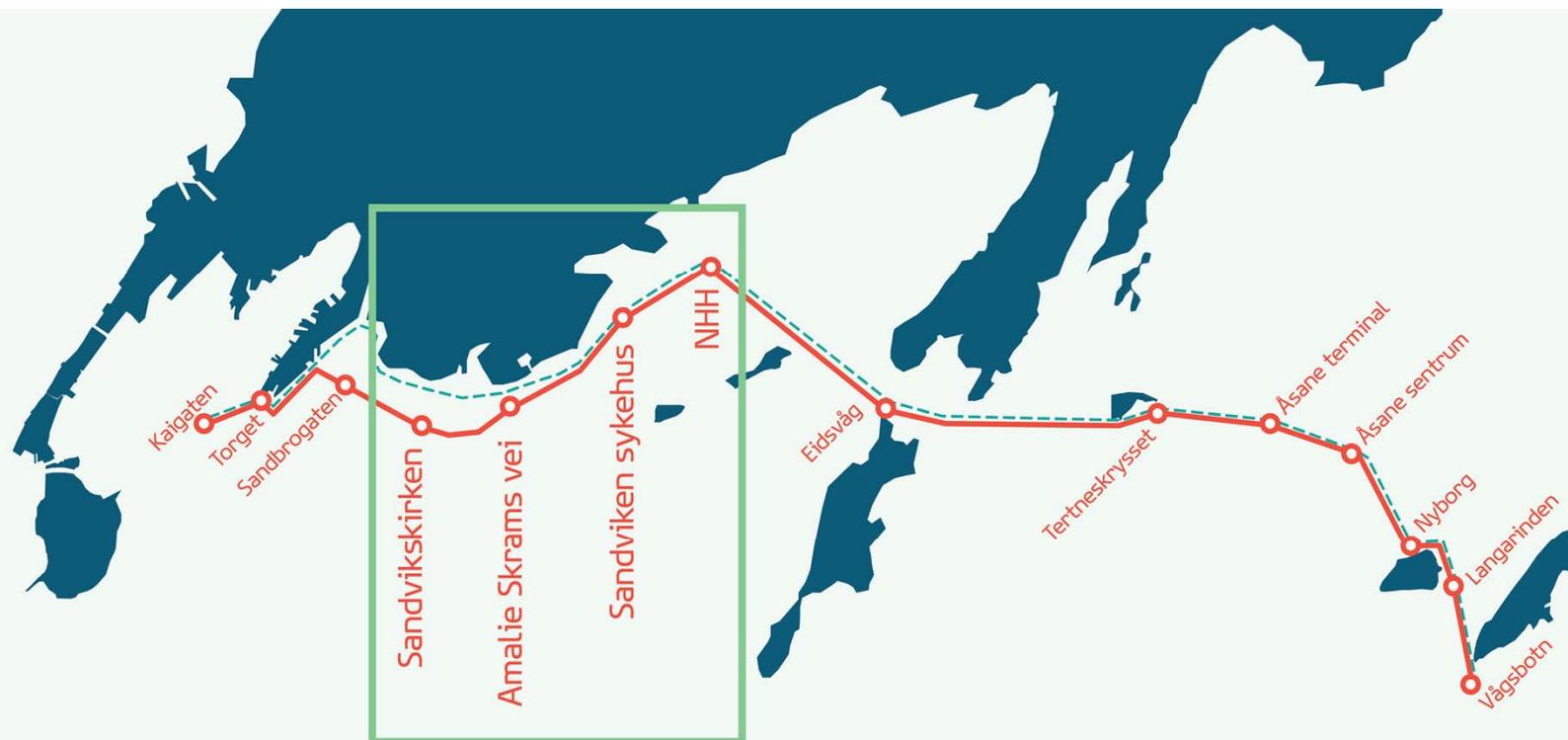
- Midlertidig rigg og anleggsområder er vist med gult og skravur i plankartet.
- Etter at Bybanen er bygget vil bestemmelsesområde for anlegg og rigg opphøre.
- Illustrasjonsplan viser permanent anlegg.
- Sjekk situasjonen for din eiendom i planforslaget, og ta kontakt med oss dersom du ønsker mer informasjon.



Plankart



Illustrasjonsplan



Delstrekning 2, Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen

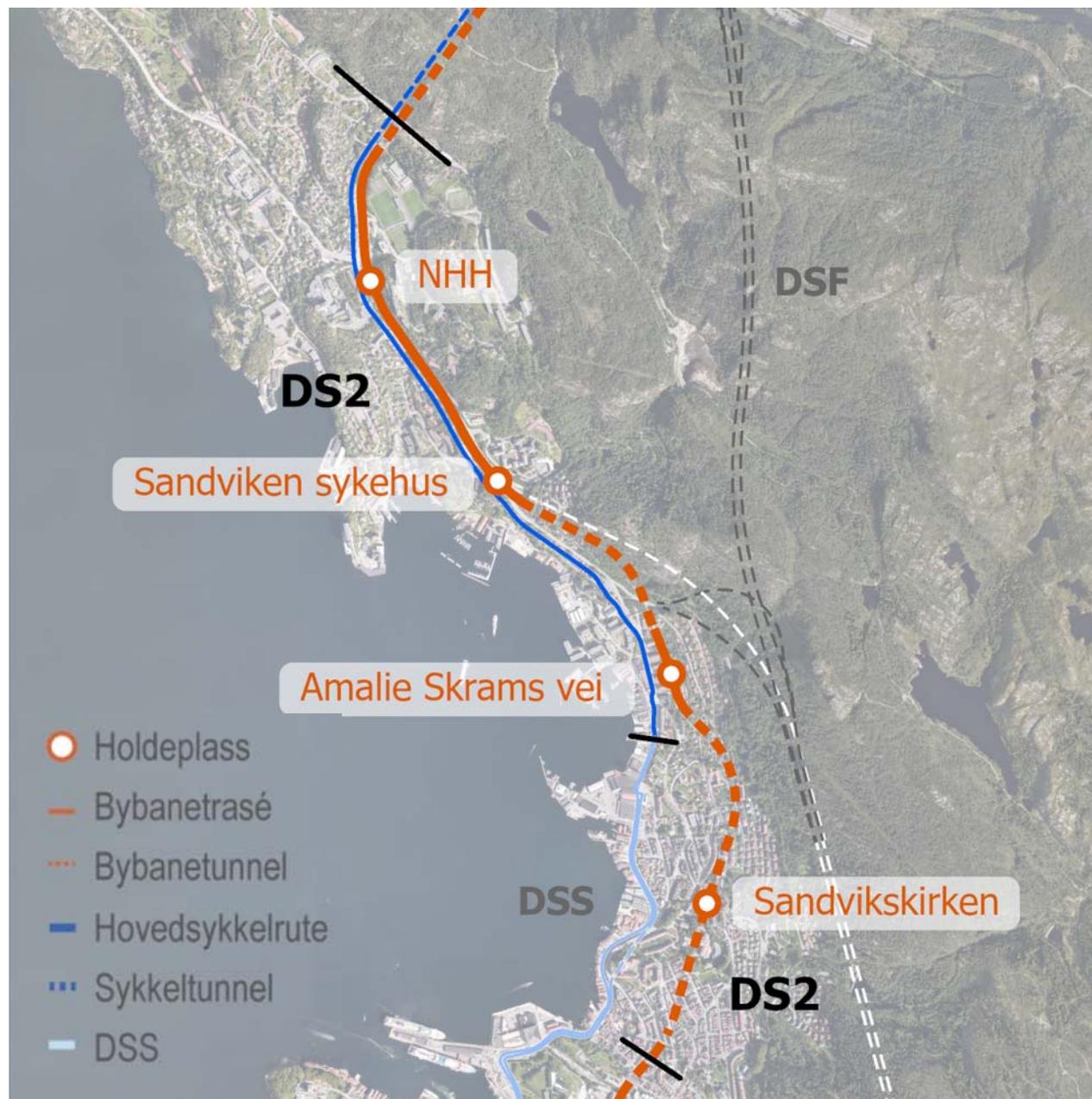
Thomas Leathem, Bergen kommune

Trude Rosendahl, Norconsult

Delstrekning 2

Geografisk gjennomgang av planforslag:

- Tunnelstrekning med underjordisk holdeplass ved Sandvikskirken
- Amalie Skrams vei/ Sandviksveien
- Sandviken sykehus- Gamle Bergen
- Åsaneveien – NHH - Eidsvågtunnelen



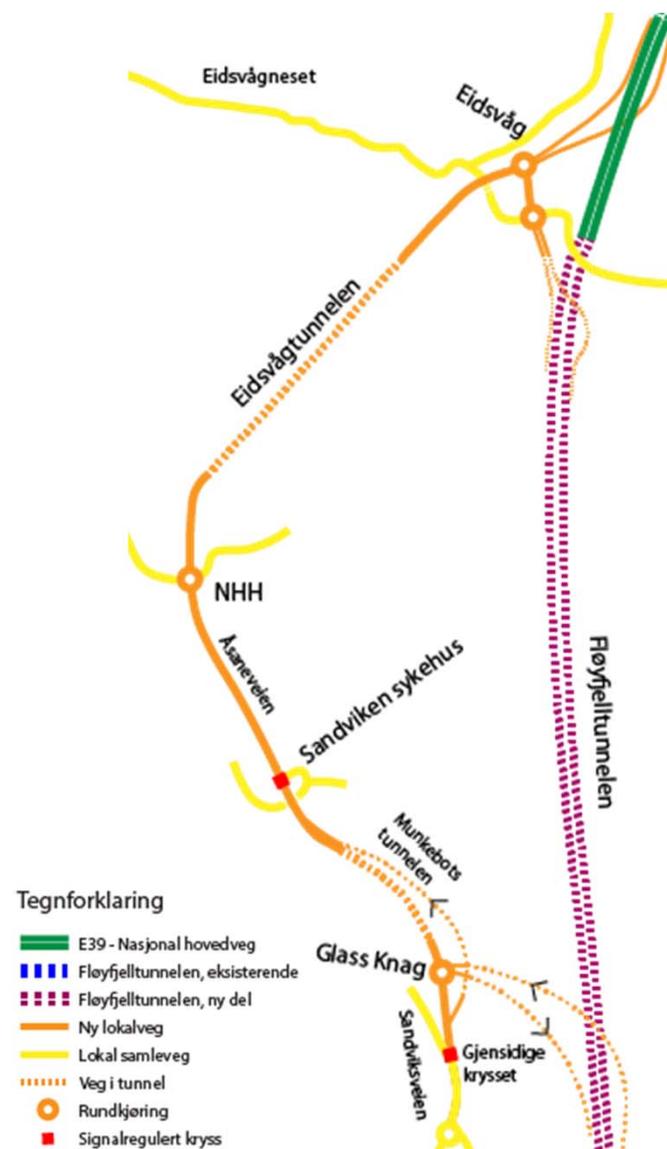
Hovedgrep Bybanen

- Robust og kapasitetssterkt kollektivtilbud som betjener eksisterende boligområder, fremtidige byutviklingsområder og viktige målpunkt i Sandviken
- Kollektivknutepunkt NHH
- Mulighet for vending av banen ved NHH



Hovedgrep vegsystem

- Den gjennomgående E39-trafikken flyttes inn i en forlenget Fløyfjelltunnel frem til Eidsvåg
- Dette frigjør eksisterende firefeltsveg mellom dagens Fløyfjelltunnel og Eidsvågtunnel til ny bruk som trasé for Bybanen, hovedsykkelruten og en tofelts lokalveg/gate
- Fokus på utforming av lokalveger som prioriterer myke trafikanter samt ivaretar vegsystemets kapasitet



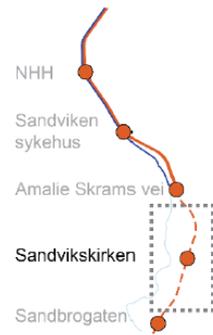
24.11.2022

Hovedgrep sykkel

- Høykvalitets sykkelløsning gjør sykkel mer attraktivt som reisemiddel
- Tilrettelegge for kobling til øvrig sykkelnett, bolig- og næringsområder
- Flytting av trafikk fra dagens E39 i forlenget Fløyfjelltunnel gir bedre støy- og luftkvalitetsforhold



Underjordisk stasjon ved Sandvikskirken



Underjordisk holdeplass løsningskonsept for innganger

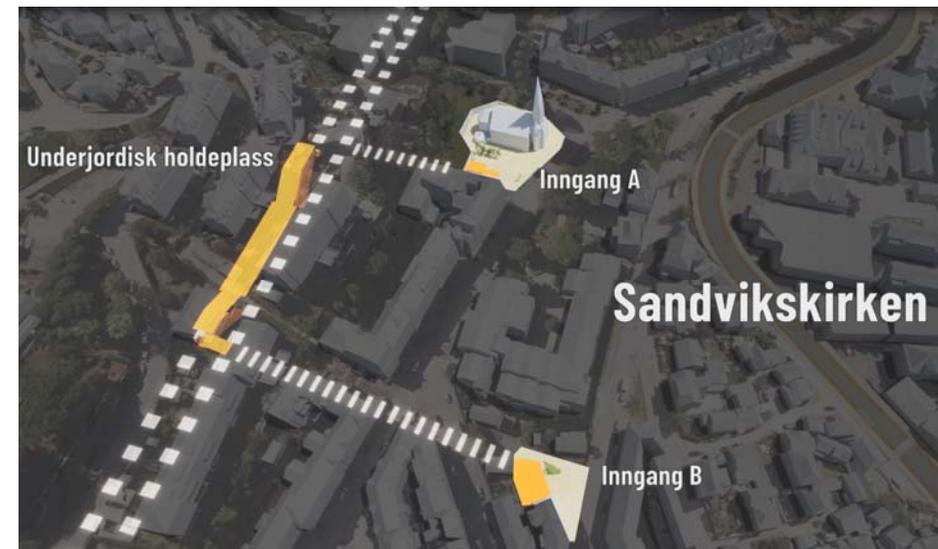
To alternativer legges frem i planforslaget:

Alternativ 1:

- To publikumsinnganger: Sandvikskirken og Gørbitz gate/ Grensegrenden

Alternativ 2:

- En publikumsinngang: Sandvikskirken + rømningsvei

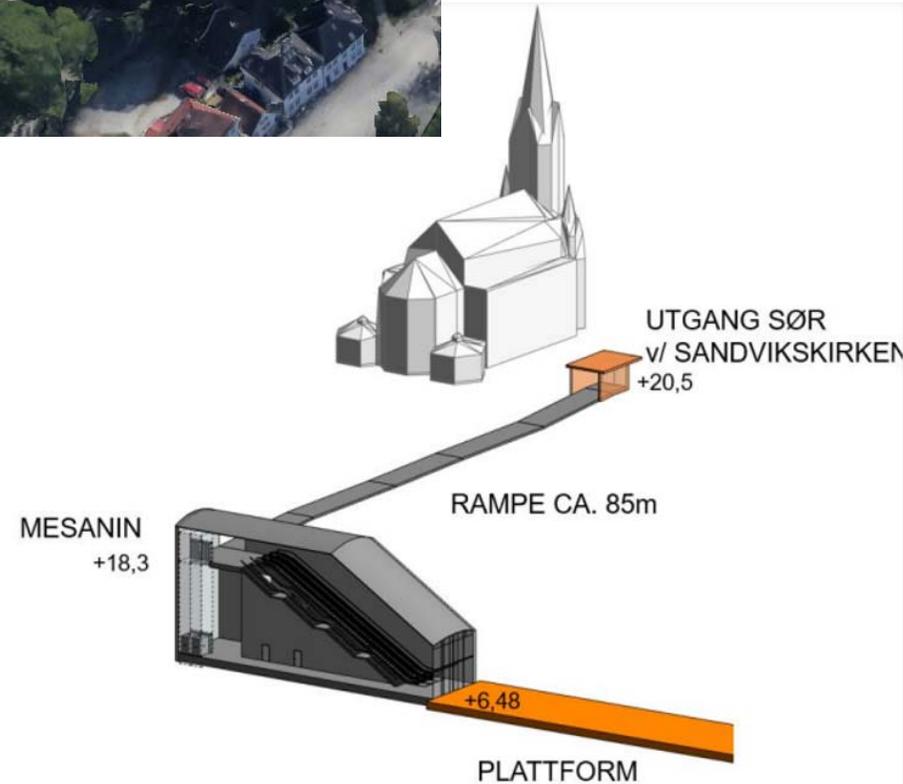


Inngang sør - Sandvikskirken

- Inngang nord for kirken, trukket tilbake i byrommet
- Nytt torg etableres
- Tilhørende teknisk rom bygges i grøntområde ved inngangen

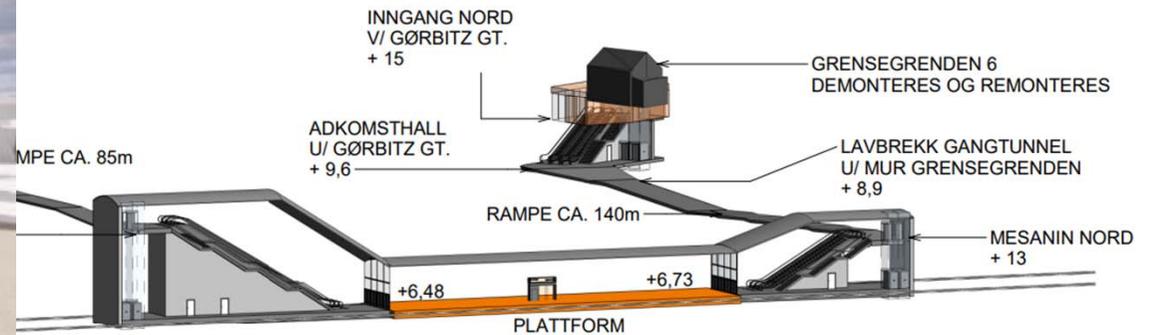


24.11.2022



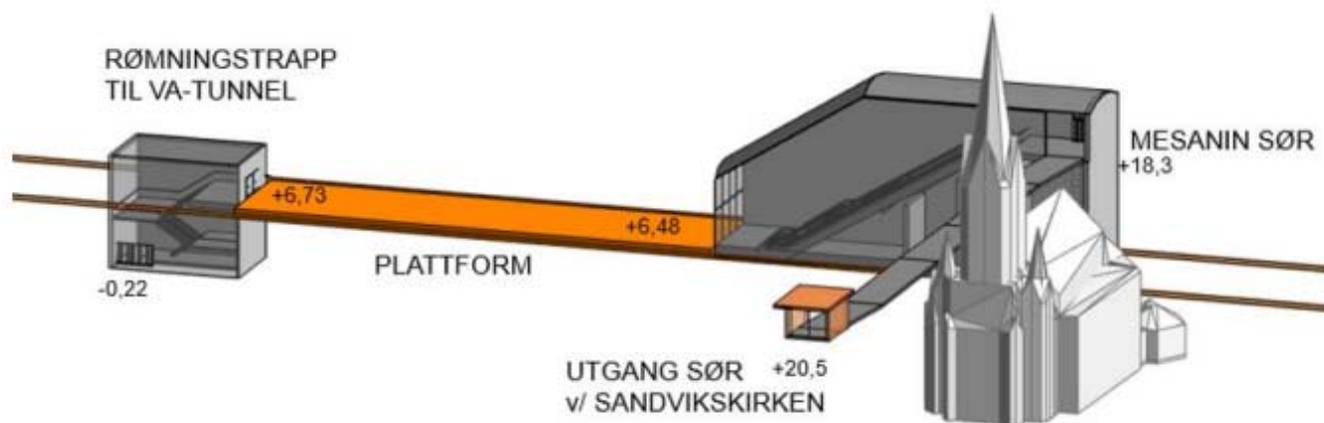
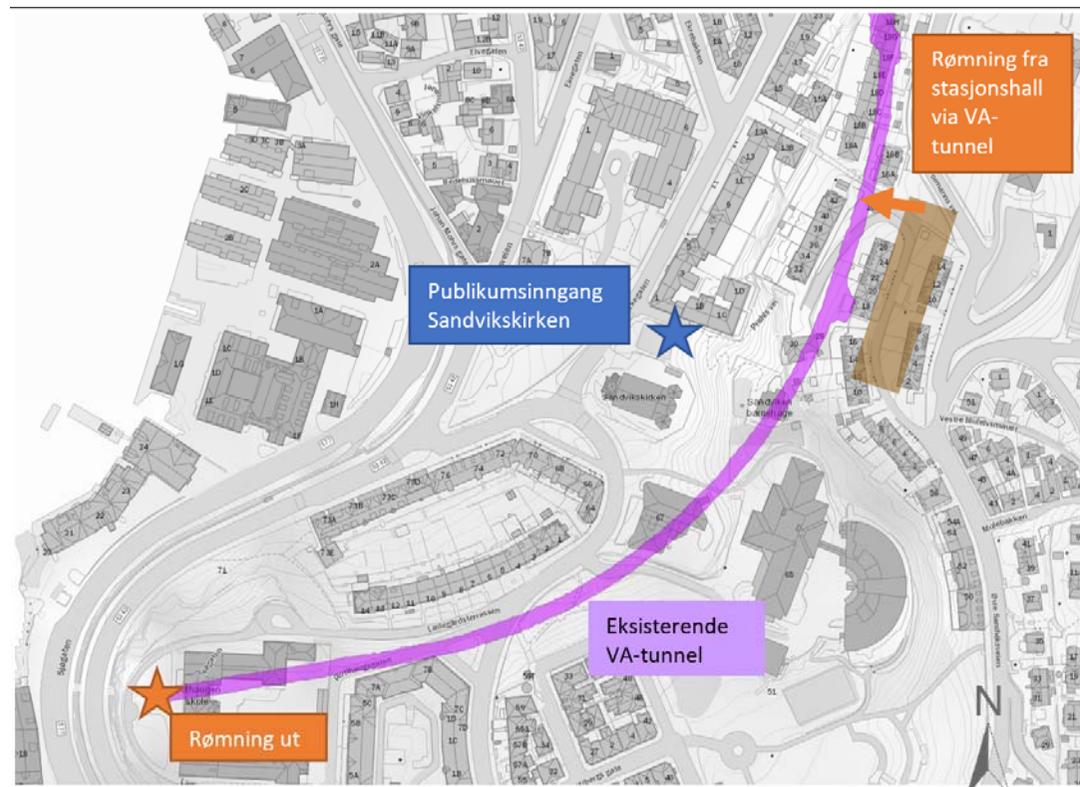
Inngang Gørbitz gate

- Inngang ved Gørbitz gate 5 (eksisterende hus rives)
- Ca. 140 meter gangtunnel til mesanin
- Grensegrenden 6 må demonteres i anleggsfasen, og deretter reetableres
- Inngang utgår ved valg av alternativ 2 (1 publikumsinngang)



Rømningsvei

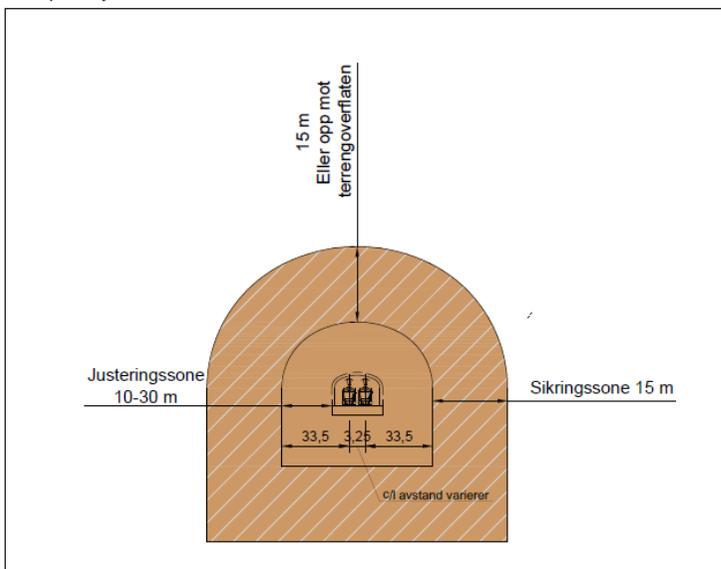
- Løsning med 1 publikumsinngang må også ha egen rømningsvei
- Rømningstrapp ned til eksisterende VA-tunnel. Rømningslengden gjennom VA-tunnelen er 430 meter
- Nødvendig tiltak i VA-tunnel: belysning, ventilasjon, merking og skilting



Tunnelstrekning Sandbrogaten – Amalie Skrams vei

- Grunnforhold langs tunnelstrekningen er utfordrende. Det er utført grunnundersøkelser langs strekningen. Flere grunnundersøkelser gjennomføres senere i prosjekteringsfasen.
- Det reguleres et stort område under bakken for å sikre fleksibilitet i lokalisering av tunnelen.

Tverrprofil bybanetunnel



Underjordisk holdeplass løsningskonsept for innganger

To alternativer legges frem i planforslaget:

Alternativ 1:

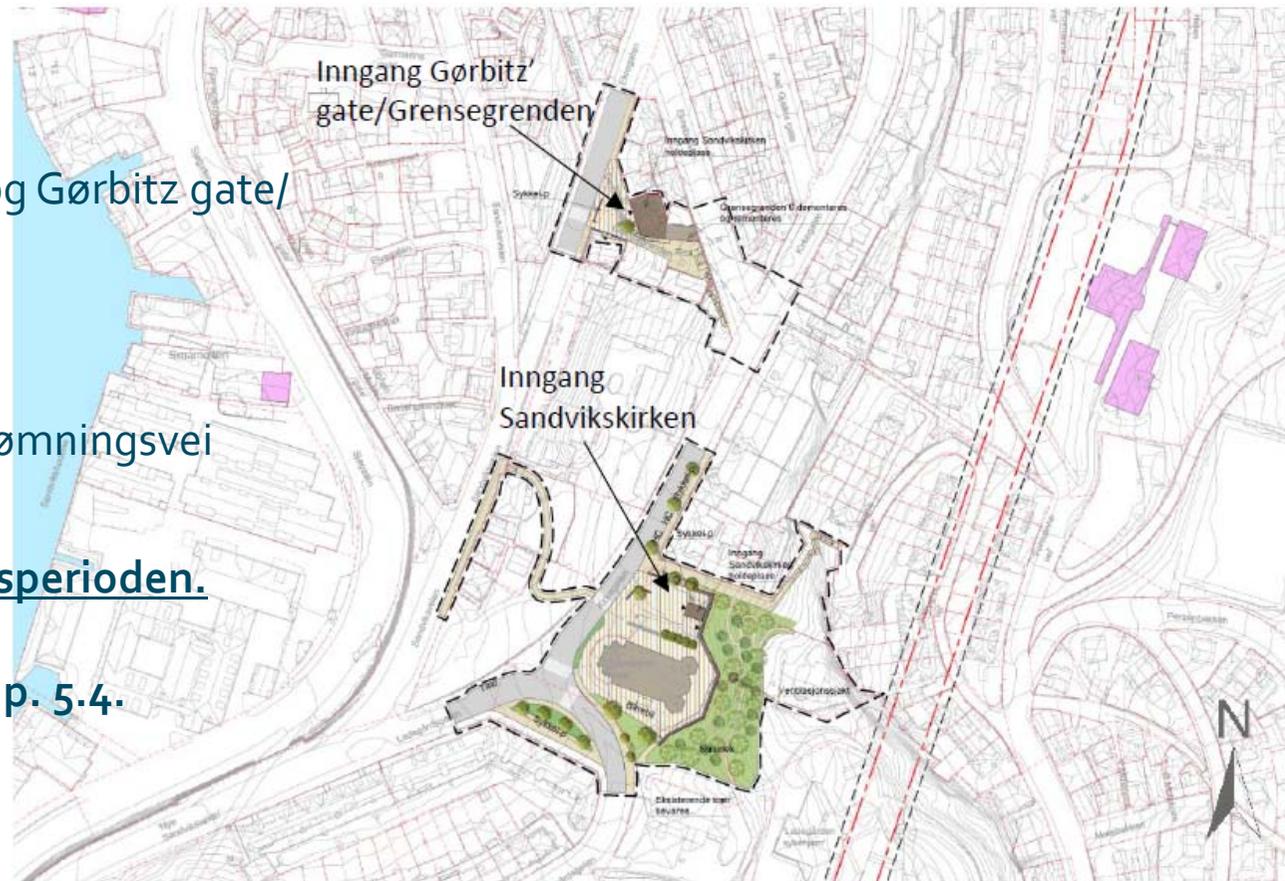
- To publikumsinnganger: Sandvikskirken og Gørbitz gate/Grensegrenden

Alternativ 2:

- En publikumsinngang: Sandvikskirken + rømningsvei

Vi ønsker innspill til alternativene i høringsperioden.

For mer informasjon om alternativene, se Planbeskrivelse, kap. 7.18 og fagnotat, kap. 5.4.

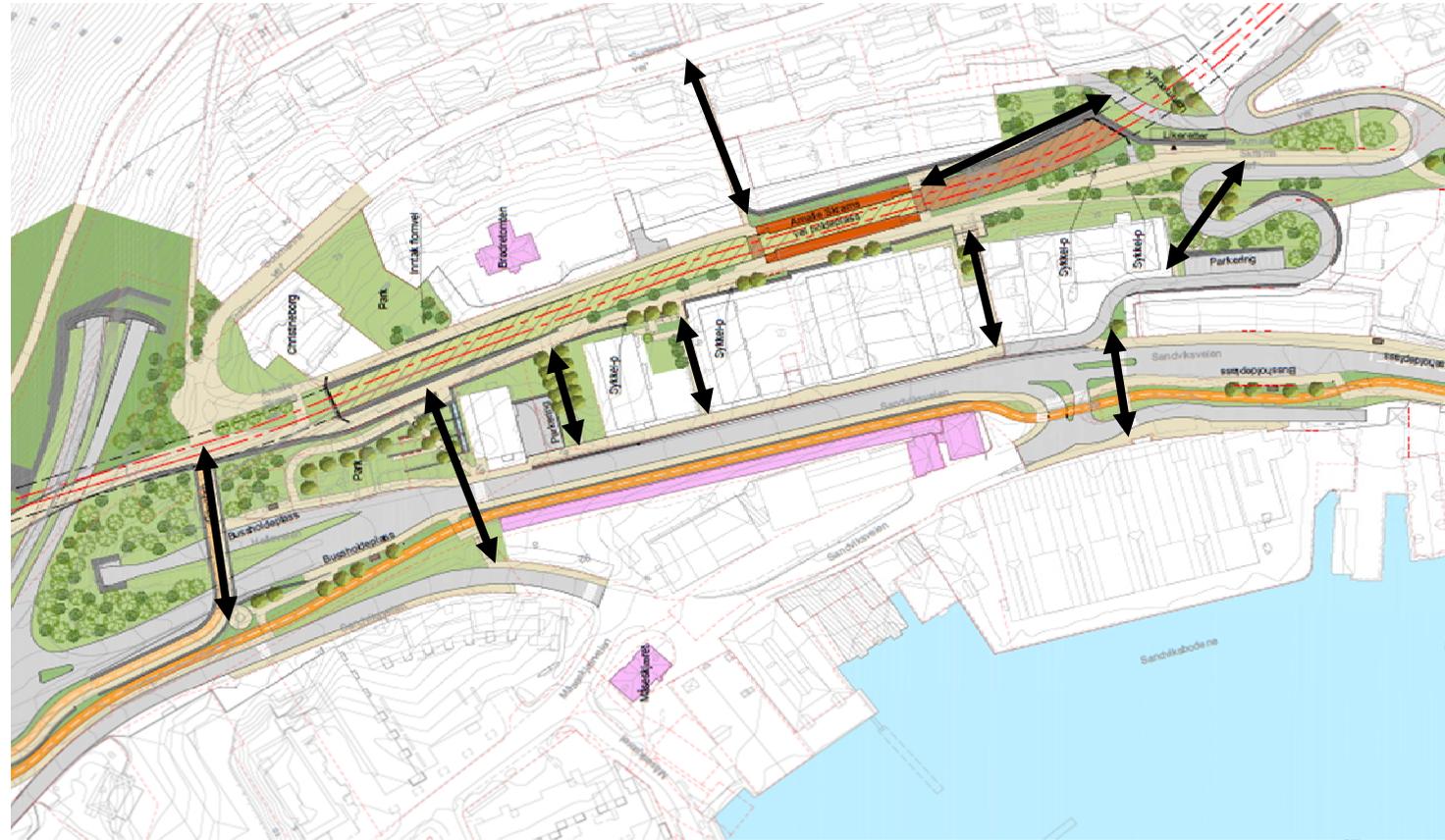


Amalie Skrams vei



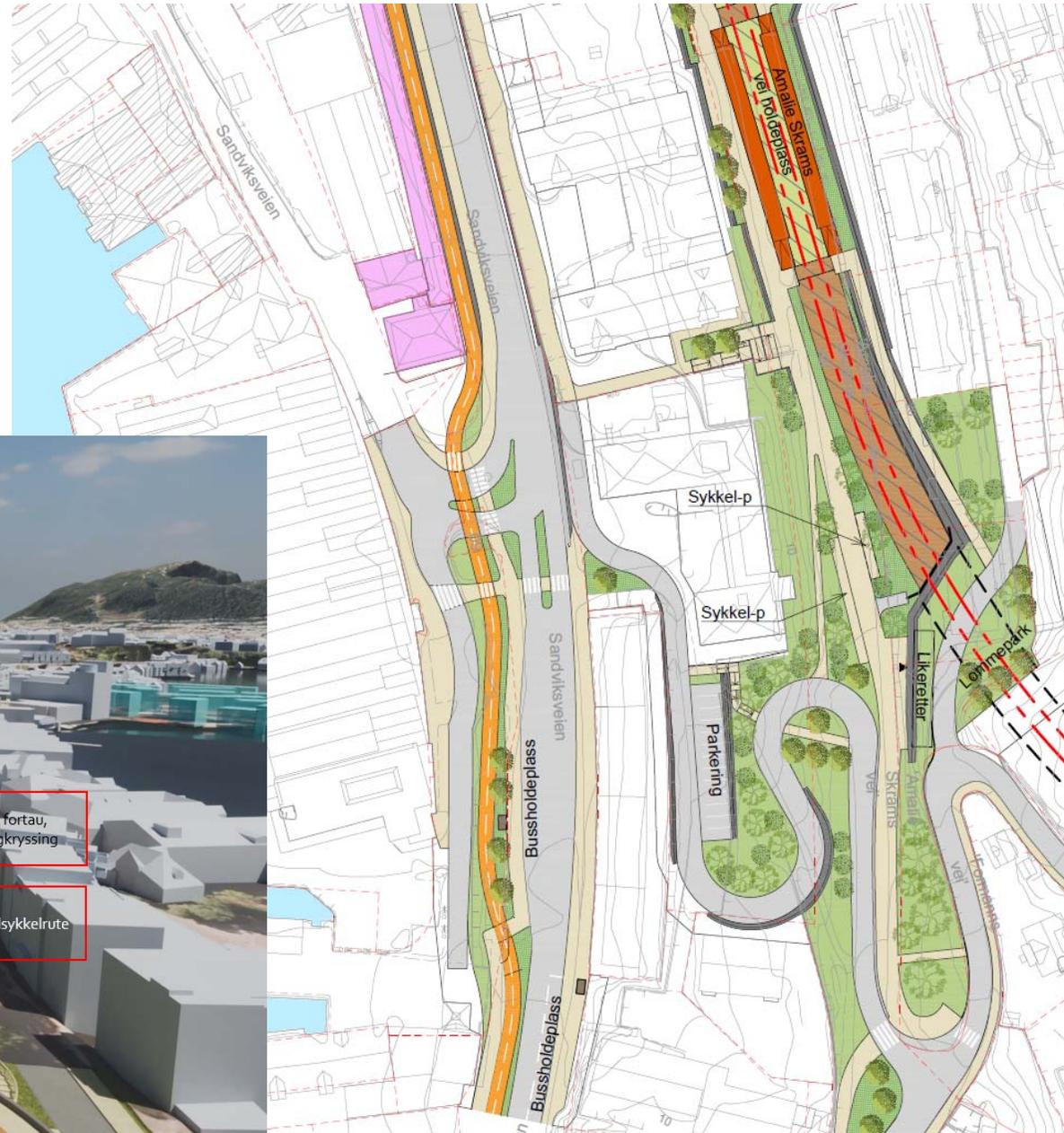
Amalie Skrams vei – eksisterende og nye gangforbindelser

- Ny gang- sykkelbro over Sandviksveien
- Ny fotgjengerovergang ved Reperbanen
- Flere nye og opprustet gangveier til Amalie Skrams vei og holdeplassområdet



Sandviksveien - Gjensidigekrysset

- Ny fortau parallelt med sykkelvei langs repperbanen.
- Lysregulert kryss (2 – fase).
- Inn- og utkjøring retning nord.
- Forbedret sikkerhet for gående og syklister.



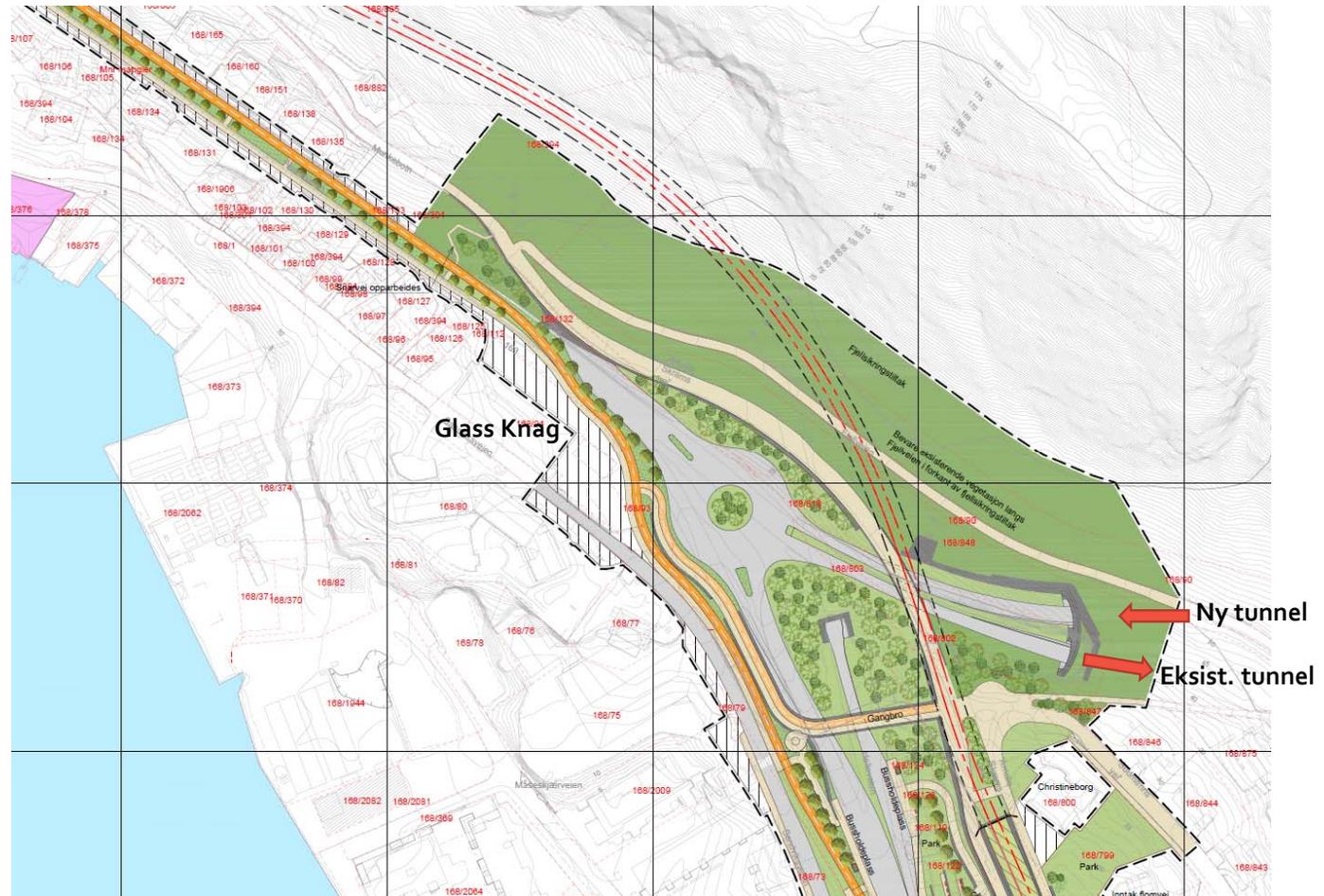
Glass Knag-krysset



Fløyfjelltunnelen - kobling mot Sandviken

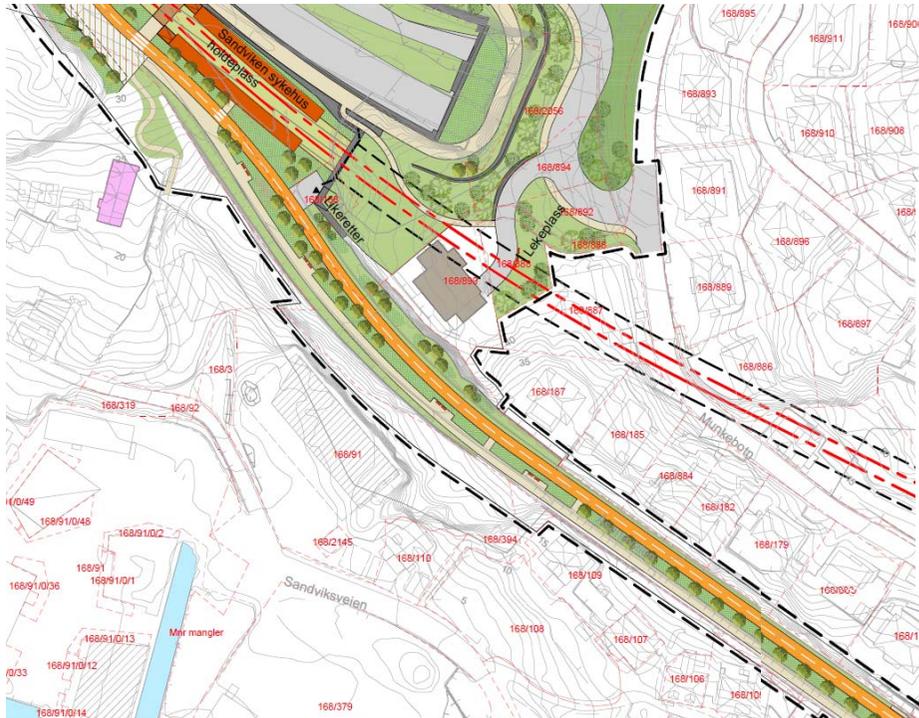
Nytt kryss (rundkjøring) i Sandviken ved Glass Knag

- Tunnelramper som kobler seg til Fløyfjelltunnelen mot sør (Nygårdstangen)
- Mot nord (Åsane) vil koblingen være i Eidsvåg og lokalvegen forbi NHH.
- Munkebotstunnelen blir opprettholdt for å avlaste krysset.

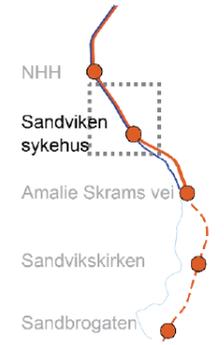


Åsaneveien ved Strandens grend

- Kun sykkel- og gangvei mellom Glassknag – Sandviken sykehus (eksist. sørgående E39)
- Mulighet for re-etablering av trapper fra boliger langs Munkebotn
- Ny snarveier i sør og i nord (fra holdeplassen)

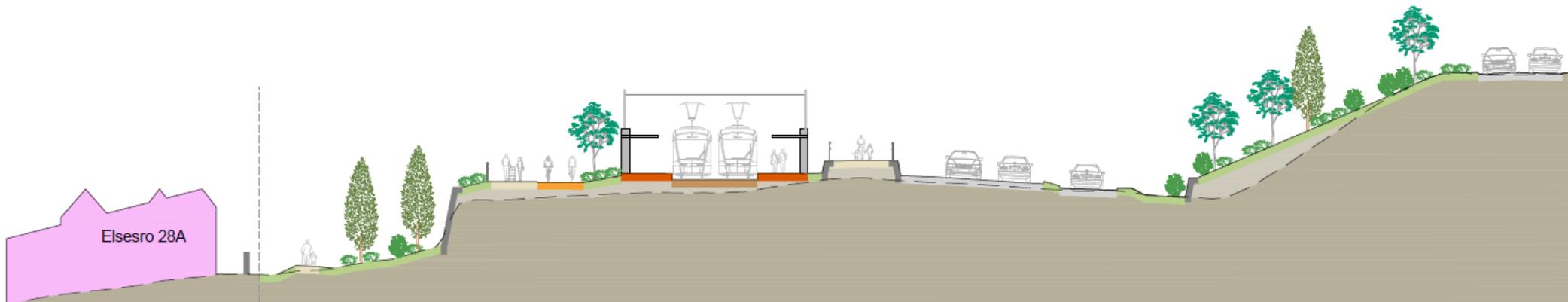


Sandviken sykehus



Sandviken sykehus

- Holdeplass tett inn mot portal, tilkomst plattform i nord
- Gangforbindelse Sandviken sykehus, Munkebotn/ boliger, fjellsiden/turområder, Gamle Bergen, sjøsiden/Nyhavn, hovedsykkelrute



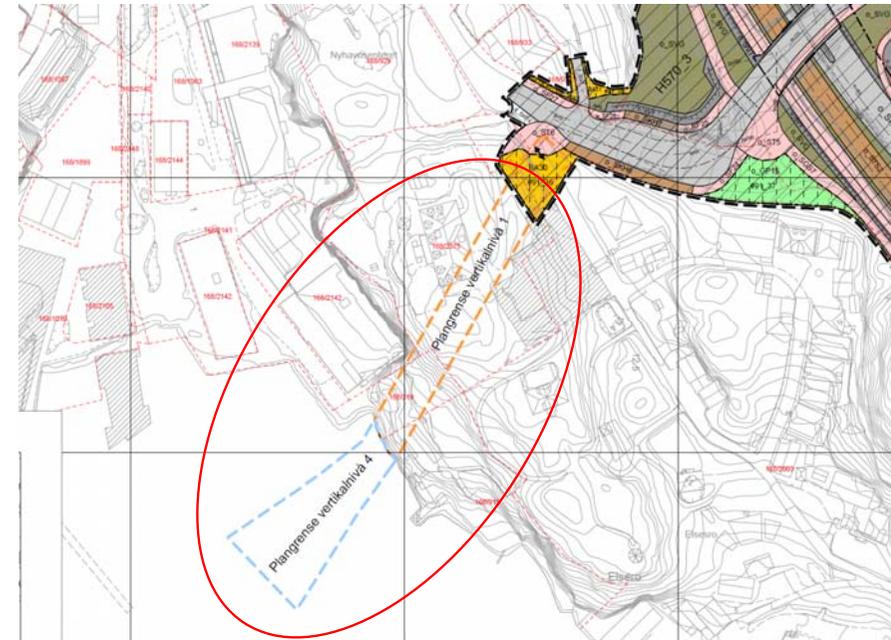
Sandviken sykehus

- Ny tilkomst til Munkebotn
- Nytt signalregulert kryss Åsaneveien – Nyhavnsveien
- Gangforbindelser fra holdeplassen opp til Munkebotn, over tunnelportal og over Åsaneveien
- Torgareal ved holdeplassen og Nyhavnsveien ved Gamle Bergen



Sandviken sykehus – Nyhavnsveien - overvannshåndtering

- Kommunal overvannsnett i Nyhavnsveien har liten kapasitet.
- Legges opp til ny overvannsledning til sjø gjennom borehull, som kan håndtere fremtidig økning i overvannsmengder.
- Utslipp til sjø skal være i henhold til gjeldende regelverk. Løsning for rensing av overvann fra vei vurderes i prosjekteringsfasen.



Åsaneveien mellom Gamle Bergen - NHH

04.10.2022

- Bybanetrasé, 2-felts lokalvei, gang- og sykkelvei erstatter dagens E39.
- Smalt tverrsnitt sør for NHH.
- Eksisterende støyskjerm erstattes med nytt støyskjerm mellom gang/sykkelvei og banetrasé.



NHH



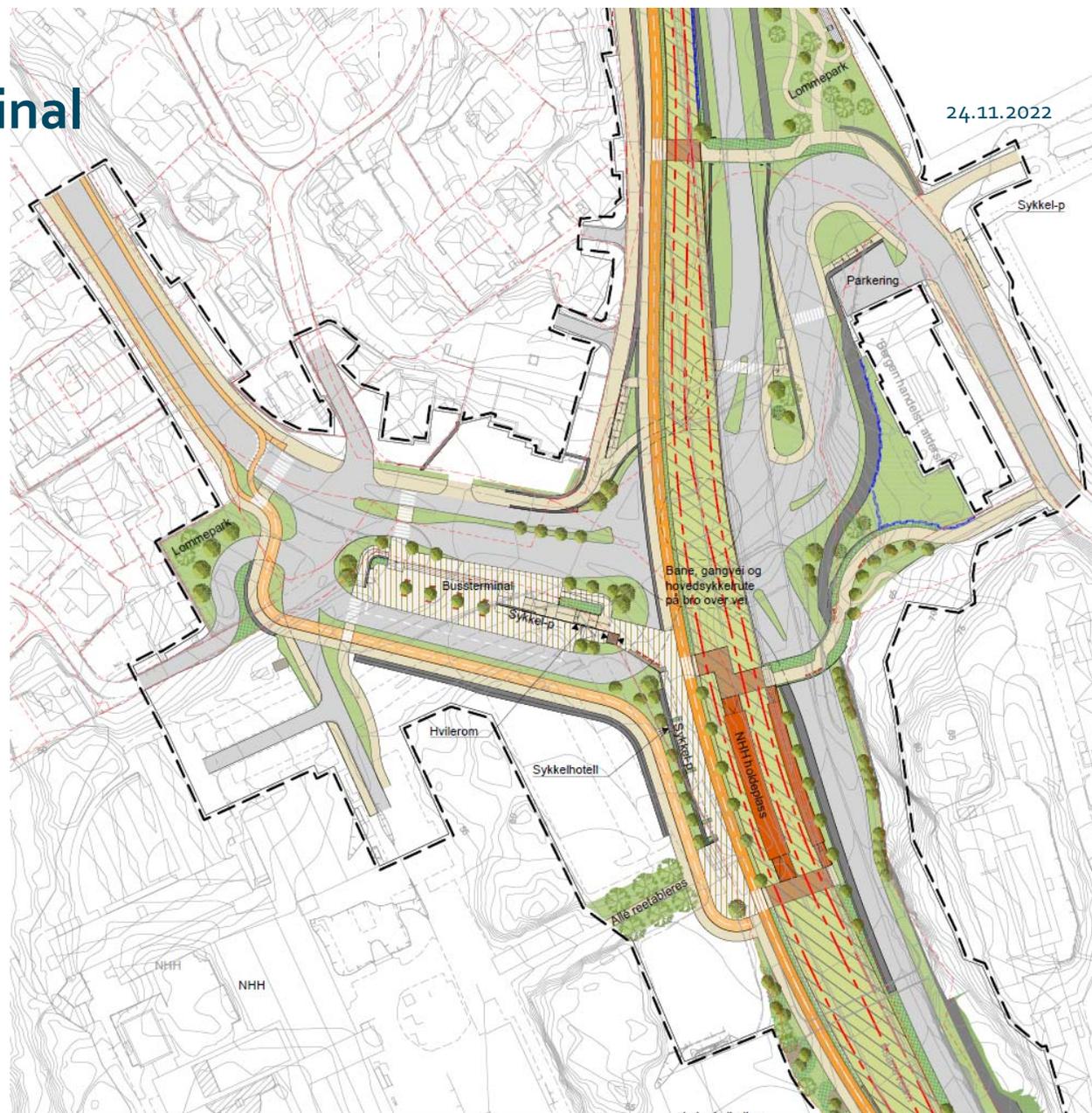
NHH

- Holdeplass knyttet til allé/ hovedinngang til NHH
- 3-spors løsning tilrettelegger for vending av banen
- Vegkryss i nedsenket rundkjøring, med bro over for Bybanen og hovedsykkelrute
- Bussterminal langs Helleveien, med gangforbindelse mot bybanestoppet
- Gange- og sykkelforbindelser i egne traséer på nivå med bane, gange og sykkel (ikke gjennom rundkjøringen)



NHH – holdeplass og bussterminal

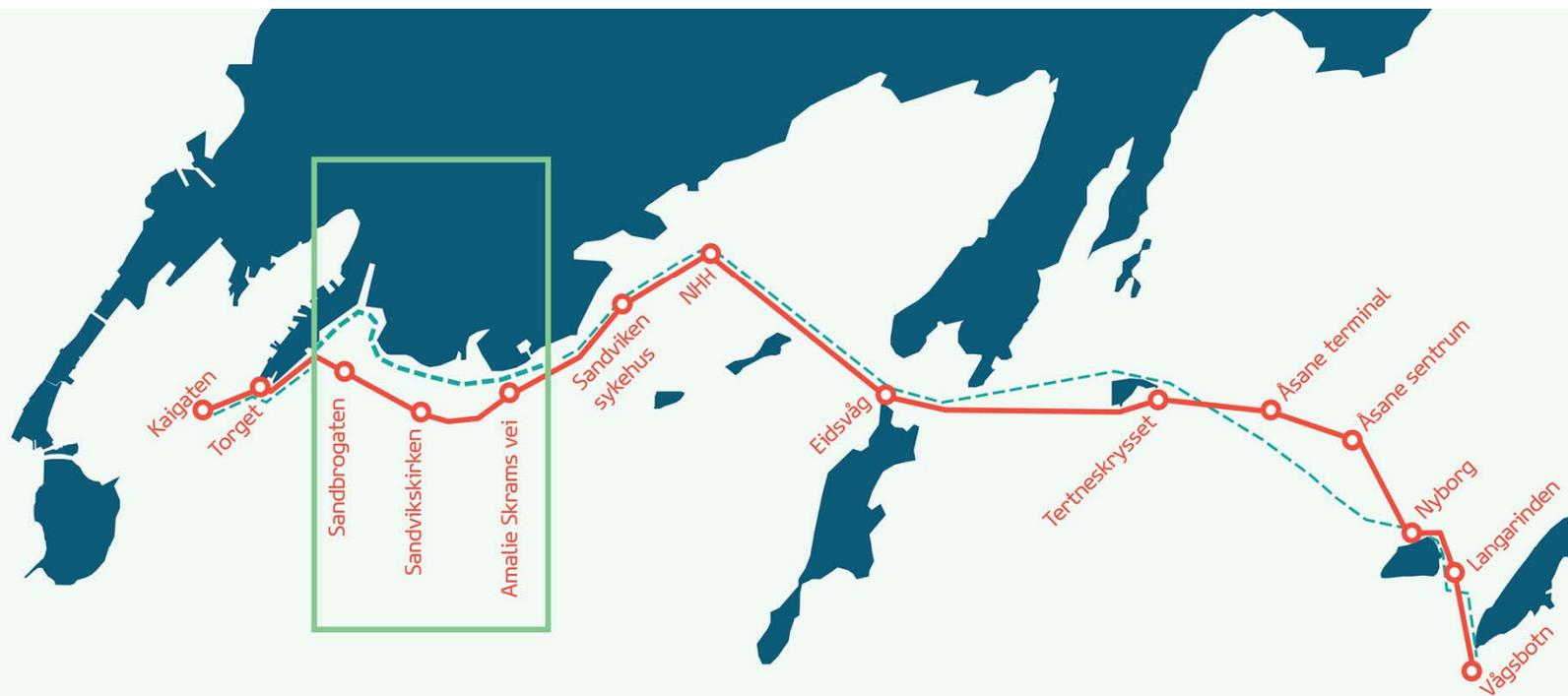
- Mindre bussterminal for matebusser/ gjennomgående lokalbusser
- Heis og trapp (evt. rulletrapp) mellom bussterminal og bybaneholdeplass
- Gangbro fra bybaneholdeplass til Stemmemyren idrettspark, studentboliger
- Omlegging av Øyjordsveien
- Omlegging av tilkomst til NHH og boligområde nord-vest for NHH, bensinstasjonen rives.



Åsaneveien fra Helleveien til Eidsvågtunnelen

- Gang og sykkel parallelt med Bybanen og videre i dagens sørgående løp i Eidsvågtunnelen
- Gangforbindelser mellom Søndre Øyjordsveien og Stemmemyren idrettspark over tunnelportalen og i sør ved Øyjordsveien
- Støyskjerm mellom vei og banetrasé og over tunnelportal
- Nytt grøntareal langs Åsaneveien





Hovedsykkelrute Festningskaian - Sandviksveien

Delstrekningsleder Geir Bartz-Johannessen

Sjøgaten og Sandviksveien

Området

- Fortid
- Nåtid
- Fremtid

Planforslaget

Tilpasning av løsningene



Bilde: Norconsult

Området i fortid, nåtid og fremtid

- Historie
- Trafikk til Bergen sentrum
- Næringsliv
- Tilgang til sjø
- Byutvikling



Historie

- Historie fra 1100-tallet
- En del av byen med sjøboder fra 1600 - 1700 tallet
- Viktige kulturminner og kulturmiljø



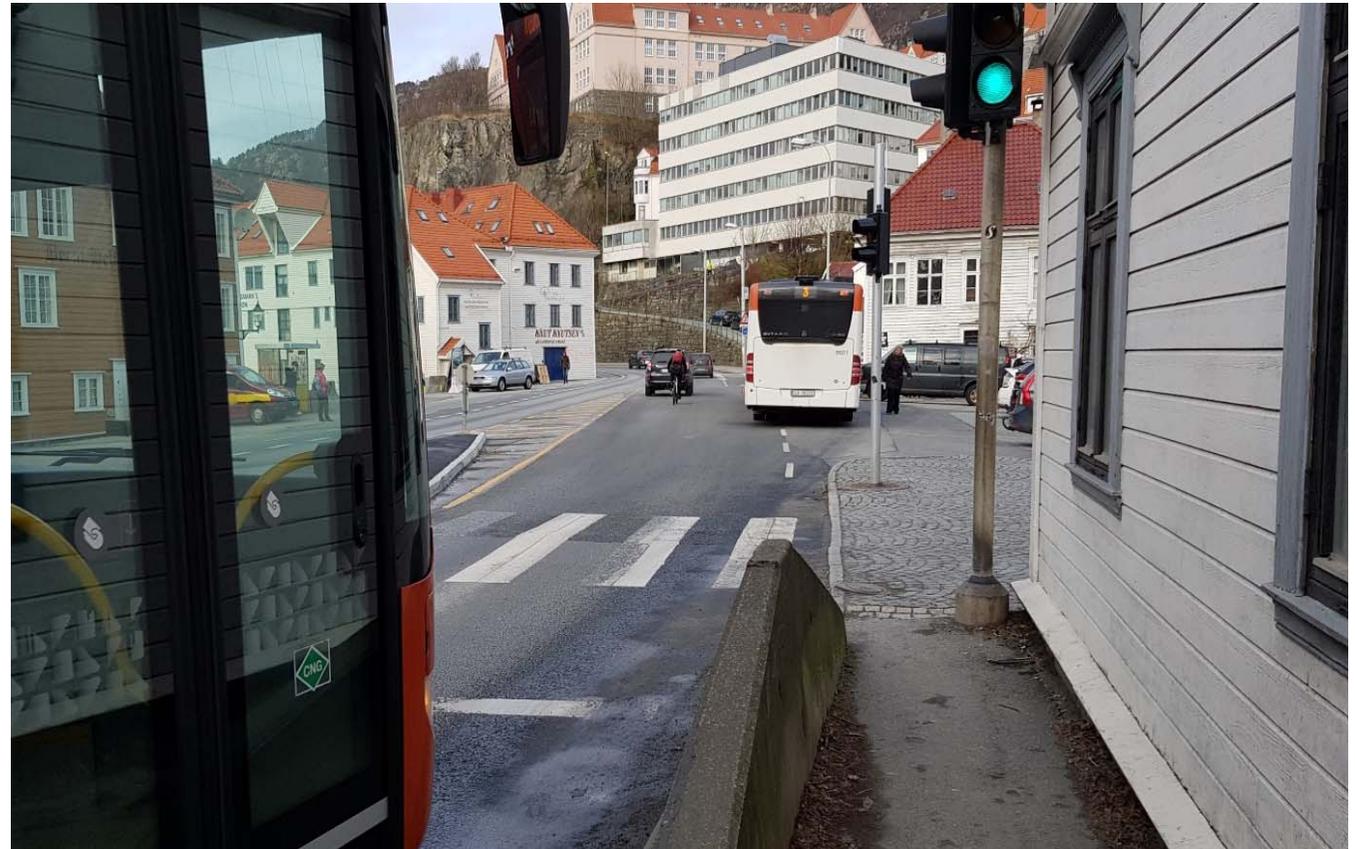
1900



1772

Trafikken

- Gjennomfartsåre i smal gate
- Utflytende parkering og varelevering
- Vanskelige forhold for gående og syklende



Bilde: Norconsult

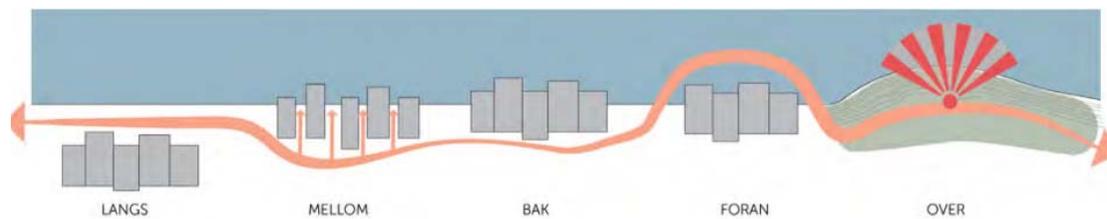
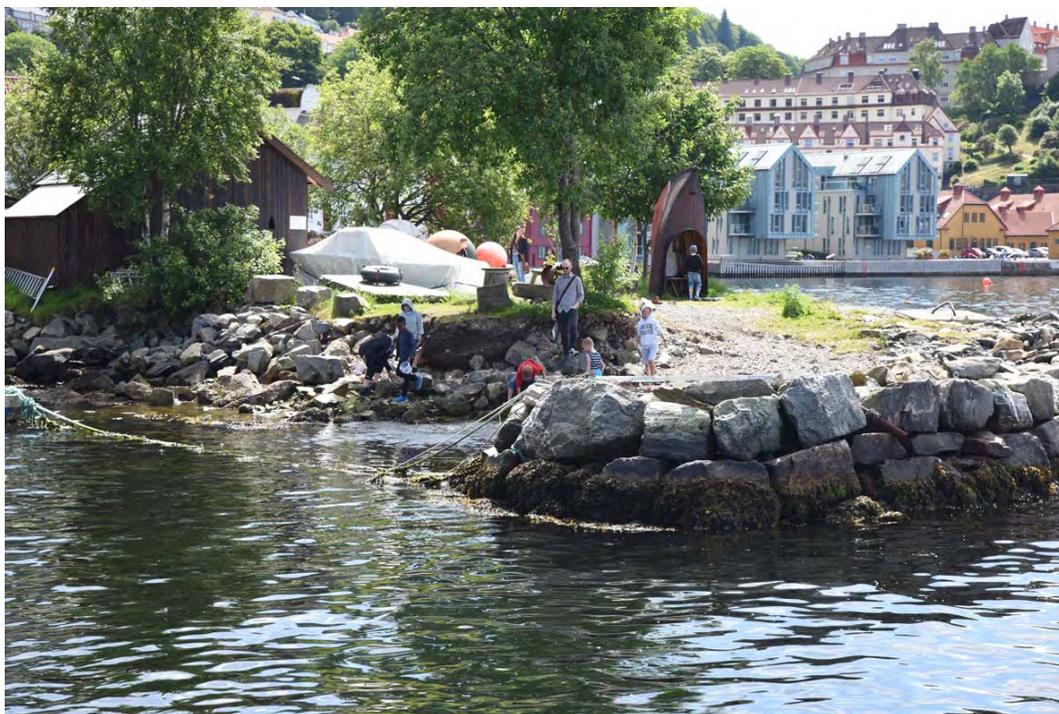
Næringsliv

- Mangfoldig og rikt næringsliv
- Historiske sjøboder i aktivt bruk
- Havnen med gående, turistbuss og varelevering



Tilgang til sjø

24.11.2022



Byutvikling

- Kristiansholm
- Bontelabo



Planforslaget



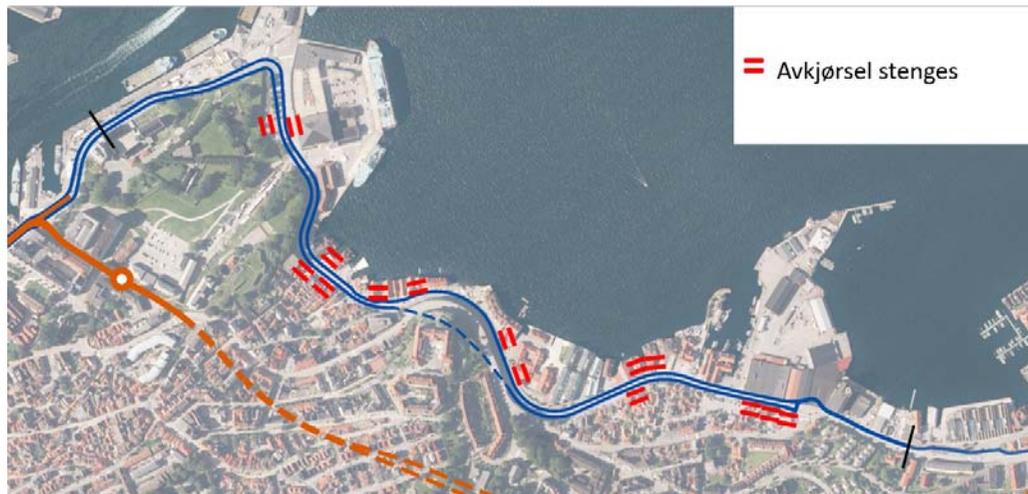
Mindre trafikk i Sjøgaten

- Bryggen stenges for trafikk
- 2 av 3 biler forsvinner
- Fortsatt god bussbetjening, men færre enn i dag



Sjøgaten - fra gjennomfartsåre til bygate

- Fortau på begge sider
- Opprusting av torg
- Nye bussholdeplasser
- Varelevering og parkering som i sentrum
- Færre avkjørsler og parkeringsplasser



Googles gatebilder 2022

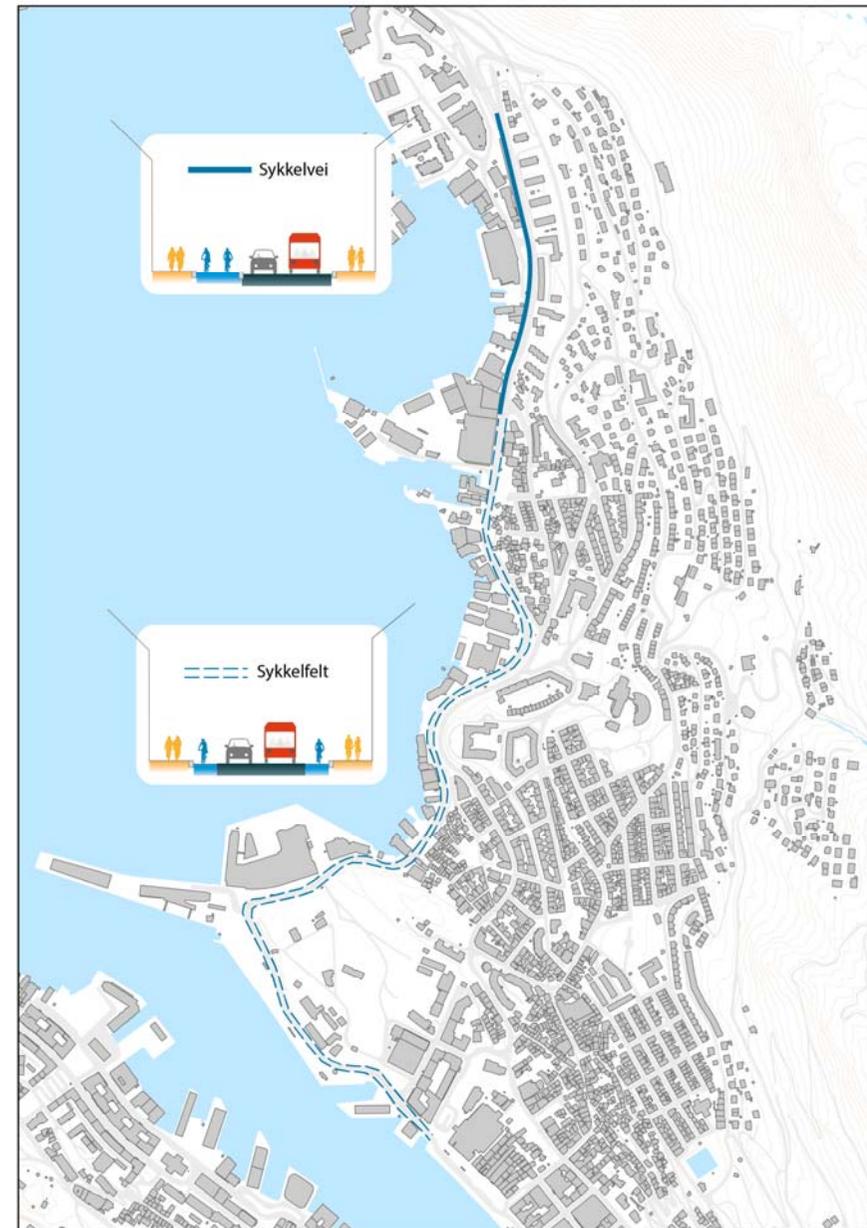
Systemvalg for sykkel

Hele prosjektet

- Sykkelfelt i tett gatenett eller ved mange målpunkt
- Sykkelveg der sykkeltrafikken skal gjennom, eller når det er lengre koblinger og målpunkt
- Lokale tilpasninger

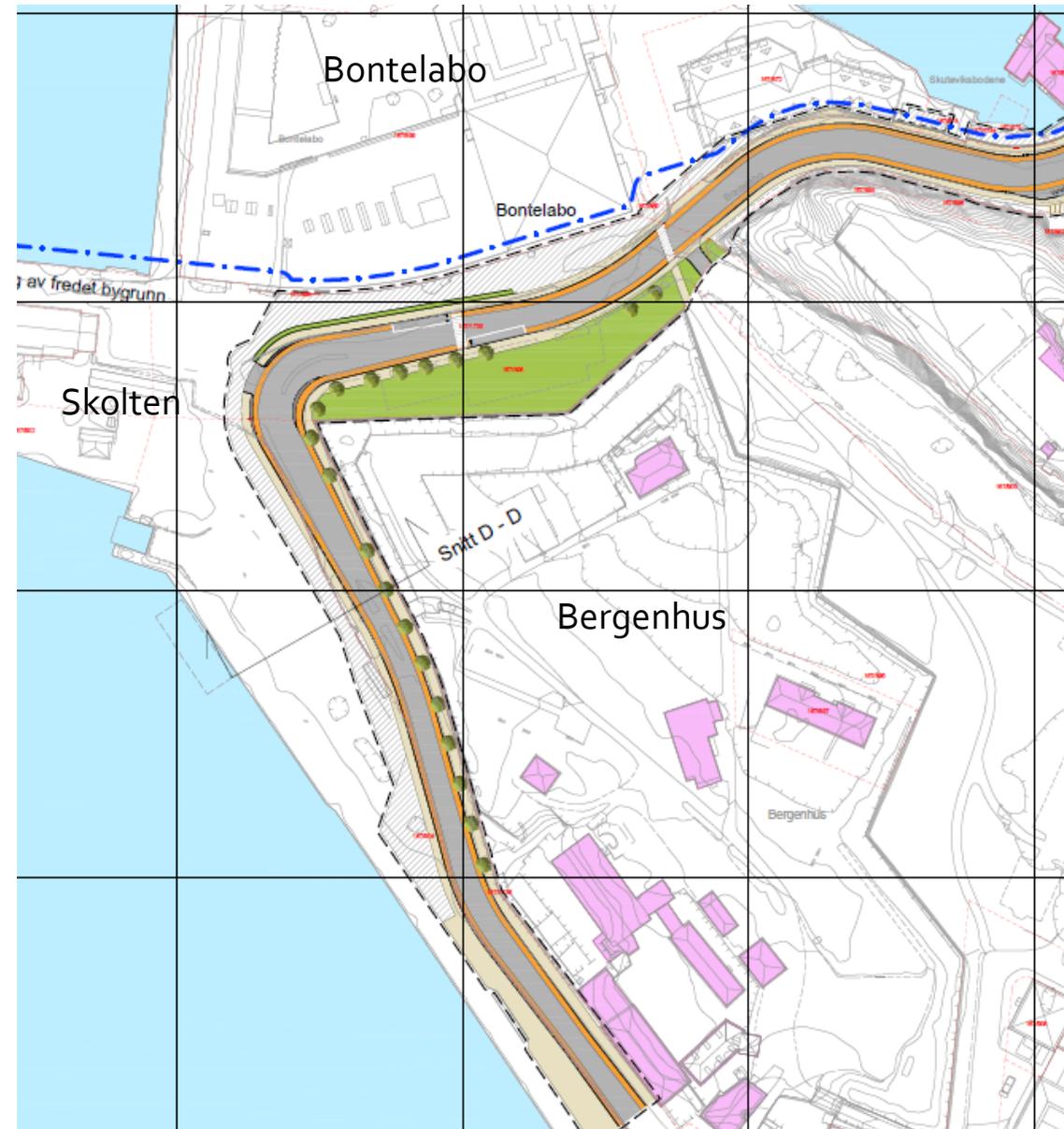
Systemvalg i indre Sandviken

- Sykkelfelt fra sentrum til Sandvikstorget
- Sykkelveg til Vågsbotn



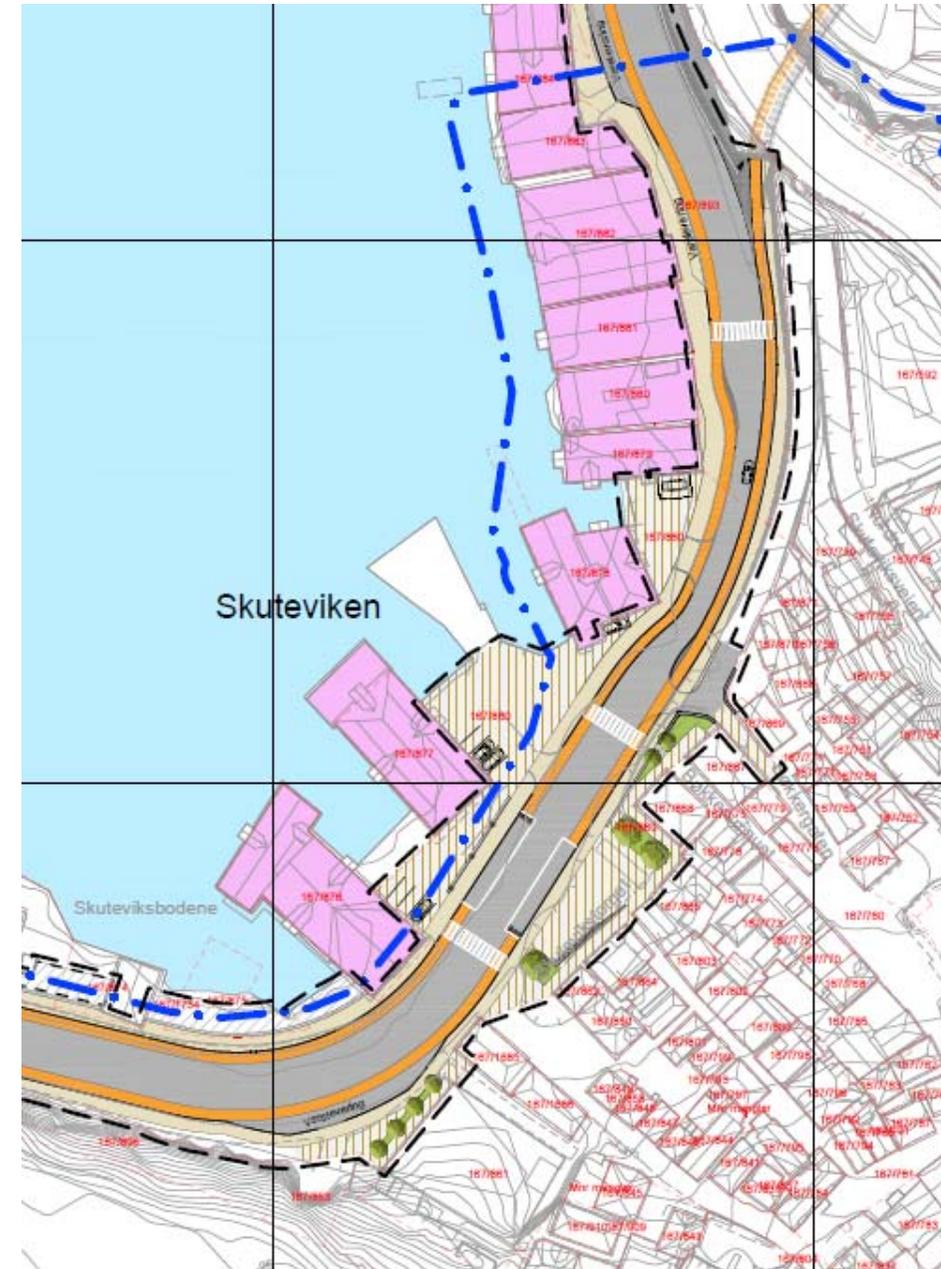
Bergenhús og havn

- Nytt fortau på sjøsiden og nye sykkelfelt
- Noe mindre areal til turistbusser
- Ny park inn mot Bergenhús festning
- Trerekken beholdes



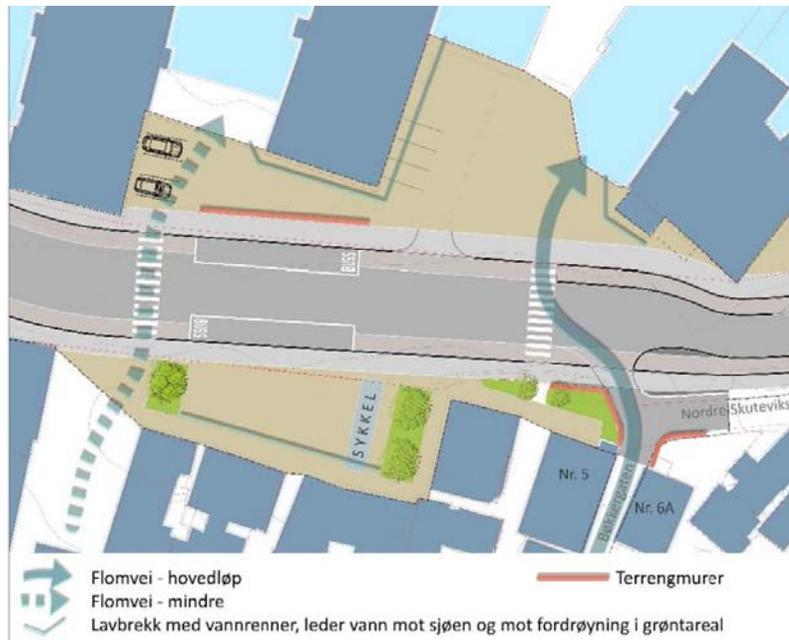
Ta vare på kulturminner og næringsliv

- Kulturminnene er sårbare for endringer
- Parkering og varelevering for å beholde dagens bruk
- Ett kjørefelt i smalt tverrsnitt nord for Skutevikstorget
- Opprusting av Sandvikstorget

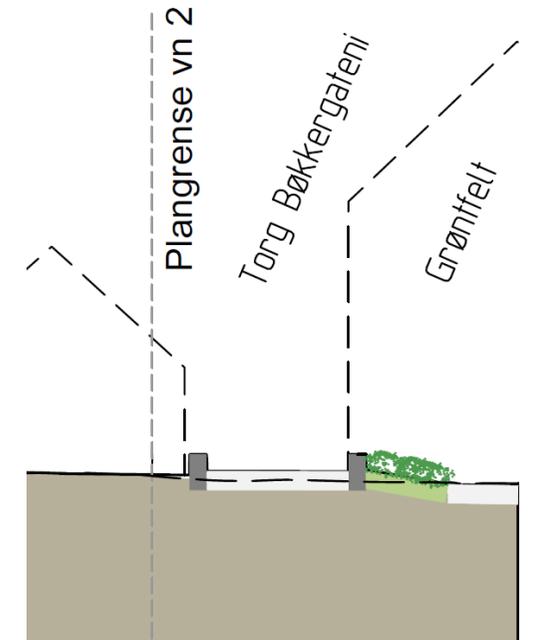


Flom

- Flomvei fra Fløyen og ned fjellsiden
- Sjøgaten demmer opp vann
- Ny utforming leder vann ut i sjø



Tverrsnitt
Bøkkergaten ved
Skutevikstorget 5



Stormflo

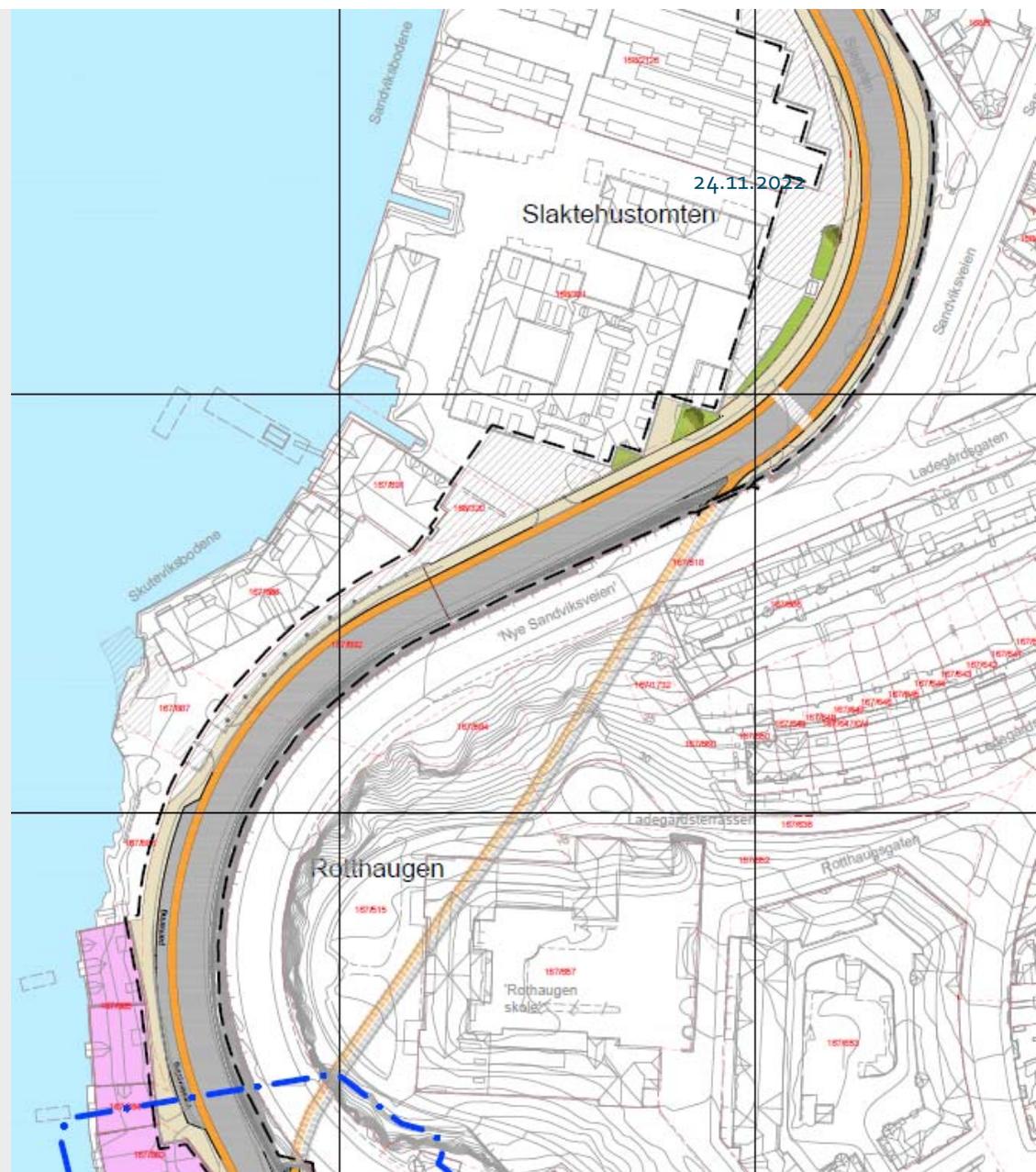
- Noe utsatt for stormflo
- Høye bølger sammenfaller normalt ikke med stormflo
- Stormflo varsles normalt i god tid. Mulig å legge ut midlertidige løsninger
- Trafikken er lite til noe sårbar
 - Omkjøringsmuligheter



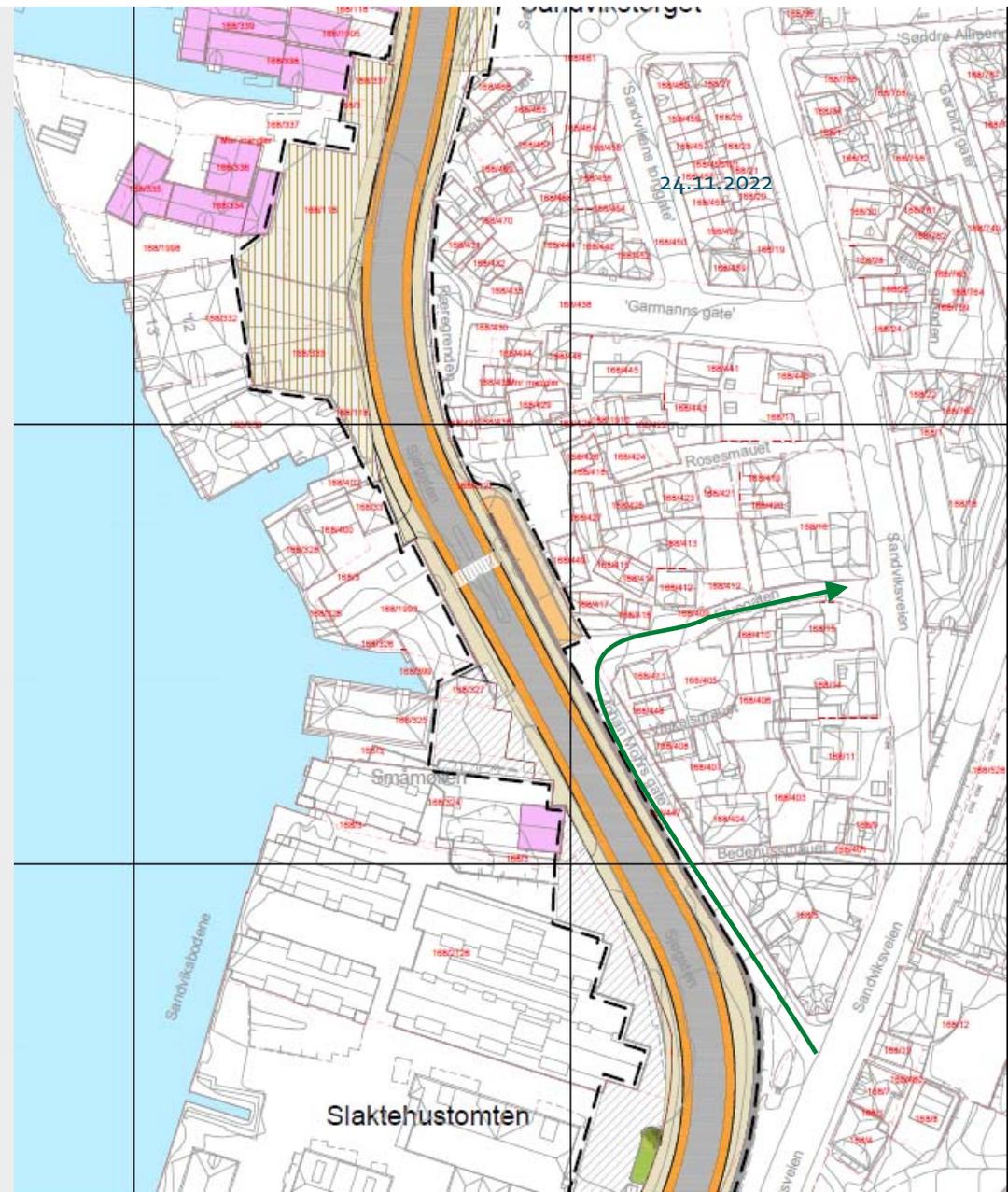
Figur 5-23: Framskrevet 200-års flom til år 2090 for henholdsvis Skuteviken til venstre og Sandvikstorget til høyre. (Kilde: kartverket/ se havnivå).

Rothaugen og Slakthustomten

- Vareleveringslommer for bedrifter i Skuteviksbodene
- Sykkelvei og fortau i tunnel under Rothaugen



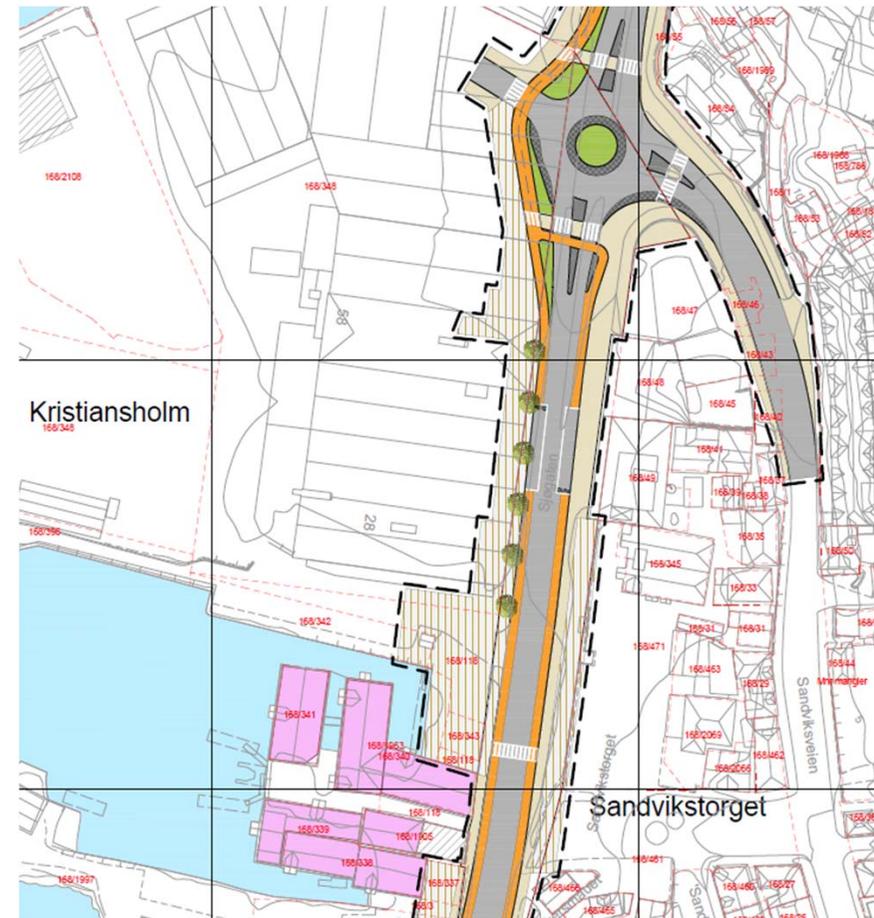
- Babyland rives
 - Fortau, sykkel og gatetun med varelevering
 - Riggareal i anleggsfasen
- Johan Mohrs gate stenges
 - Nytt kjøremønster



Byutvikling Sandvikstorget - Kristiansholm

- Nytt kryss
- Tilrettelegger for opprustning av Sandvikstorget

*Sykeltrasé i planforslag
for Bybanen til Åsane*



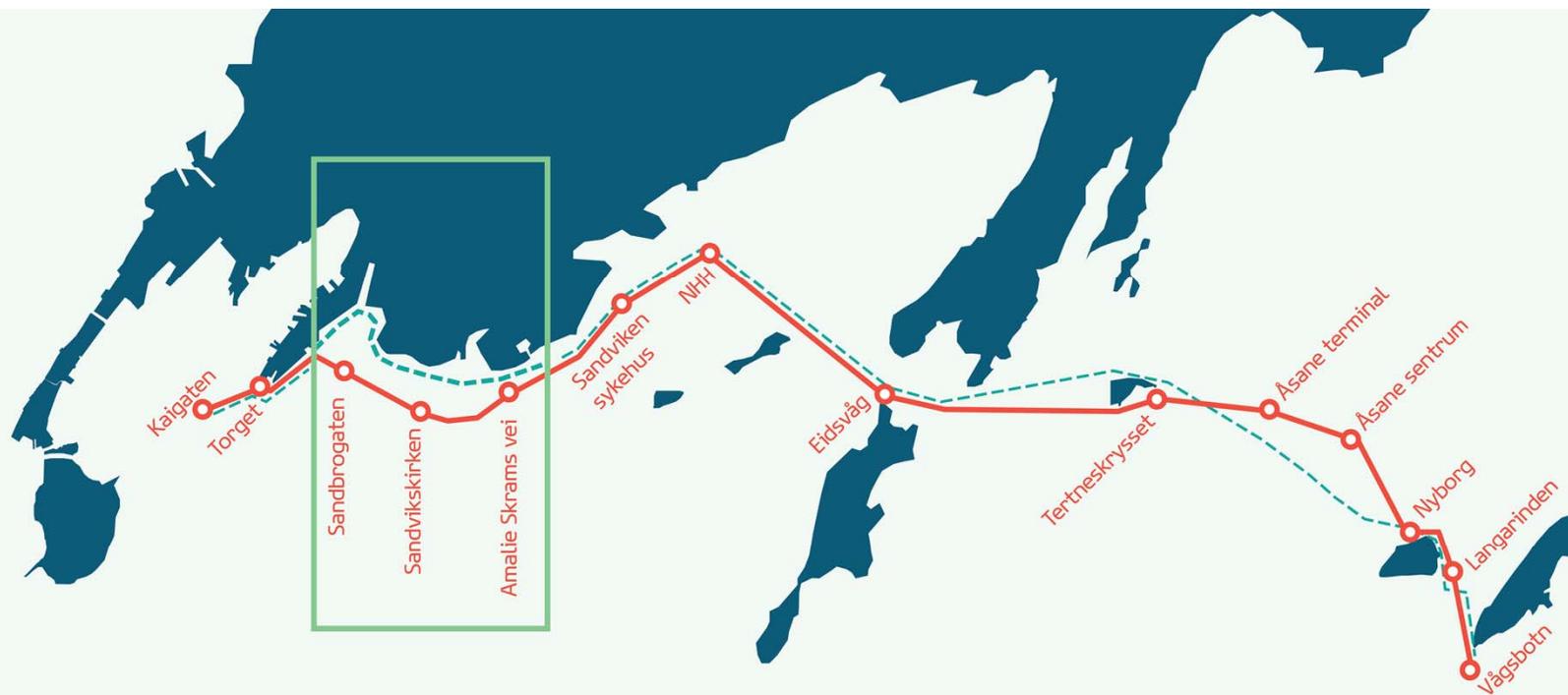
Virkninger for transport

- Planen gir et stort kvalitetsløft for gående og syklende
- Kollektivtilbudet styrkes

Virkninger for bymiljø

- Kvalitetsløft for gaten
- Legger til rette for byutvikling og næringsliv
- Tar vare på kulturminner og kulturmiljø





Anleggsgjennomføring

Ivar Øvretvedt, Norconsult

Anleggsgjennomføring – DS2

Utfordringer i Sandviken:

- Bybanetunnel gjennom Sandviken og Amalie Skrams vei inkludert arbeid med underjordisk holdeplass. Dette medfører anleggsarbeid i trange områder. Begrenset riggareal.
- Tidspunkt for åpning av forlenget Fløyfjelltunnel er styrende for arbeidet i området nord for Glass Knag.
- Kompliserte dagsoner i Sandviken, hvor det skal bygges flere nye portaler, broer, tunneler og vegsystem.
- Tilpasninger til støyfølsomme institusjoner (Sandviken sykehus, NHH), hensyn til kulturminner (Sandvikskirken).

Anleggsgjennomføring – DSS

Utfordringer i Sjøgaten:

- Trafikk fra Fløyfjellstunnelen vil gå i Sjøgaten – Sandviksveien i perioder
- Etablering ligger mot slutten av anleggsperioden.
- Gammel infrastruktur i grunnen byttes ut
- Tilgang til eiendommene vil sikres, men ikke gjennomkjøring.

Mer informasjon om anleggsgjennomføring

- Nødvendig anleggsareal på private grunn er vist i plankartet. Overordnede faseplaner for anleggsgjennomføring er inkludert i planforslaget, se teknisk forprosjekt rapport og Y-tegninger på miljøløftet.no.
- Faseplaner detaljeres videre i prosjekteringsfasen.

Spørsmål?

24.11.2022

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune | Alver kommune | Askøy kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statens vegvesen | Statsforvaltaren i Vestland

Videre prosess

- **Høringsfrist er 21. desember 2022**
- Mer informasjon om hvordan du sender merknad <https://bergen.kommune.no/hvaskjer/kunngjoringer>
- Mer informasjon, alle dokumenter og filmer på www.miljøløftet.no
- Merknader til planforslagene oppsummeres og vurderes før revidert planforslag legges frem for politisk 2.gangs behandling våren 2023. Vedtak skal fattes av Bergen bystyre.

Velkommen til kontordag onsdag 30.11.2022 kl 12-18
Innbyggjerservice Kaigaten 4

Takk for møtet!

- Planen tilrettelegger for opprusting av eksisterende trappeforbindelser og snarveier, og etablering av nye snarveier
- Universell utformet tilkomst ivaretas

