

Bergen kommune

Hjemmeside: <http://www.bergen.kommune.no>

## Merknad til planforslaget

Merknad til planforslaget		
Fornavn/evt mellomnavn Vidar	Etternavn Sætre	
Adresse [REDACTED]	Postnummer [REDACTED]	Poststed ØVRE ERVIK
Epost [REDACTED]		
Saksnummer		202008744
Sakstittel Offentlig arealplan for Dokken PlanID: H208		
Merknader Eg sender no ein utvida versjon av da eg sende lika før midnatt 31. mai som hadde kvitteringskode CKZEVD, med tilleggspunkt 13-18. Endringar i dei gamle ponkta 1-12 har eg markert med gult.		
Eventuelle vedlegg lastes opp her: høyringsfråsegn arealstratesji Dokken 31.05.2021 og 04.06.21.docx		

## HØYRINGSFRÅSEGN AREALSTRATESJI DOKKEN, av Vidar Sætre,

Øvre Ervik, 31.05.2021 og 04.06.2021.

Eg har følgjande kommentarar:

1. Med ein trafikkmengd på 18 000 ÅDT bør trafikksanering i Torborg Nedreaas gt-Nøstegt ha høg prioritet – uavhengig av dei føreslegne utviklingsplanane på Dokken. Altso lång Nordnestunell før eit nytt gateløp som ikkje fjernar noko vesentleg av trafikken forbi Dokken.
2. Og ein Nordnestunell bør kopla seg på Klostergarasjen, for å avlasta Baneveien/Nøstegt-Torborg Nedreaas gt endo meir.
3. Planområdet bør utvidast, for å kunna drøfta følgjande trasemulighet for bana te Dokken: Kaigt-Strandkaien **evt Strandgt** - tunell te Vestre muralmenning med nordaustre innslag mellom Muren og Dresshjørnet, og te Vestre muralmenning dar Klostergarasjen munnar ut i dag (antatt inn- og utkjørsel te/frå Klostergarasjen via Nordnestunell istadn). Og frå Vestre muralmenning om Nøstet te Dokken **anten i eit nytt gateløp nærmare sjøen eller i dagens Torborg Nedraas gt.**
4. Grunngjeving for denne bybanetraseen: den har eit vidare dekningsområde enn dei to alternativa som planen føreslår – særleg samanlikna med tunellalternativet Olav Kyrres gt/Christies gt-Dokken. Konkret dekkar mitt framlegg også betre Indre Vågen/Nordnes aust og Nøstet/Verftet, som begge representerer målponkt med mange busette og/eller tesette. Men trass i lengre distanse enn dagalternativet om Chr. Michelsens gt og Teatergt, vil tunell Strandgt/C Sundts gt-Vestre muralmenning bidra te høgare snittfart.
5. Kortast reisetid med bana om Dokken får me rett nok med tunell frå Olav Kyrres gt/Christies gt via litt i Sydnestunellen. Men banetrase i desse gatene og sjøl kun litt i Sydnestunellen, vil redusera framkomsten for busstrafikken frå vest (Fyllingsdalen, Bergen vest og Litlesotra/Bildøy/Sotra/Øygarden). Å leddja bybanetrase i Olav Kyrres gt og Christies gt før alle bussrutene som går i Sydnestunellen evt har fått ny trase eller vorte erstatta av eit skjinnegåande tebud, trur eg ikkje e forsvarleg.
6. Obs: detta inkluderer åg stratesjen å fjerna ein stor del av dagens bustilbud i Løvstakktunellen for å tvinga passasjerane te/frå Fyllingsdalen te å bruka den meir tidbrukande bybana om Haukeland sjukehus og Minde – samt ekstra tid te øvegång bana/buss ved Oasen, for m.a. å frigjera kapasitet i Sydnestunellen, Olav Kyrres gt og Christies gt te bybanetrafikk.
7. Eg vil altso leddja ny banetrase frå Kaigt om Strandkaien, Nøstet og på langs forbi Dokken. Men for å kunna halda rimeleg høg fart, bør banetraseen forbi Dokken gå på bru istadnfor på bakken, og med ein slakare sving (minimum 230 m for å kunna halda 70 km/t) enn den skjisserte traseen utanfor dar Torborg Nedreaas gt har ein skarp sving.
8. Eg saknar plan for ein muleg bybanetrase Dokken-Møhlenpris-Florida, for å kunna oppretta bybane-ringruter te/frå sør: ... Florida-Bystasjonen-Kaigt-Nøstet-Dokken-Florida ... (i beddje retningar), og frå vest: ... Dokken-Møhlenpris-Bystasjonen-Strandkaien-Nøstet-

Dokken ..., eller følgjande større ring: ... Haukeland Sjukehus – Kaigt – Nøstet – Dokken – Florida – Danmarks plass – Haukeland sjukehus ...

Slike ringsløyfer kan også kombinerast med ruter te/frå Åsane, Fyllingsdalen, og Nesttun-Ytrebygda (evt også med ruter te/frå Bergen vest).

9. Eg saknar åg visjonen om å vidareføra bybanetrase te Dokken om Fyllingsdalen på langs og vidare om Søreide og Fanatorget te Sandslimarka dar den kan kopla seg på eksisterande trase te flyplassen. Ikkje bere får me slik ein klart snøggare trase te flyplassen enn dagens trase om Nesttun forutan god banedekning av viktige nye område, men spesielt kan også ein slik trase ha haldeplass ved Frydenbø (lika sør for Frydenbølien 5B og 5C), som gjev god dekning av høgareliddjande område ved Frydenbø/Gyldenpris/Solheimslie – og vidareføring te høgareliddjande område i Indre Laksevåg – om enn vanskeleg å finna bybanehaldeplassar i dagen på oppsida av Kringsjøveien.

Og banetunell parallelt med eksisterande Løvestakktunell kan åg vera ein rømningsstunell for Løvestakktunellen og slik gjera denne meir trafiksikker.

10. Om bybanetrase om Laksevåg: eg har motførestillingar mot bybanetrase om Laksevåg, i alle fall viss den primært skal erstatta dagens effektive busslinjer om Damsgårdstunellen og langs Liavatnet te Loddefjord. For å kunna rettferdigjera ein bybanetrase om Laksevåg, må den både dekkja område som dagens busslinjer direkte te Loddefjord ikkje dekkar, og den må ikkje bruka vesentleg lenger tid enn dagens bussruter langs motorveien.

Difor har eg lita tru på ein saktegåande trase te Loddefjord om Damsgårdsveien forbi Kirkebukten. No kan ein slik sjønær trase dekkja Laksevågneset godt, men viss Laksevågneset mest skal brukast te arealkrevande verksemd, e marknadn for bybanetrase forholdsvis liten. Dessutan eignar dei sjønære områda i Laksevåg seg (saman med Sandviken frå Breiviken og sørover mot Nordnes og Puddefjorden/Storelungeren – kopla te fjernruter med båt både te Brøstaneset-Breivik-Hjelteryggen/Knarrevik-Brattholmen, Knappskog-Ågotnes, Kleppestø og Frekhaug-Knarvik), godt som pionerområde for eit utvida kollektivtebud med båt.

11. Ein evt bybanetrase om Laksevåg bør difor heller gå om Frydenbø (jif ponkt 9) og med detta som føring, vidare i høgareliddjande område i Indre Laksevåg/Fyllingsveien (men som sagt i ponkt 9 vanskeleg å finna høvelege plasseringar for dagtrase i Indre Laksevåg) og om Nygård/Gravdalsveien, Gravdal/Banuren, Kjøkkelvikkaldalen før Storavatnet terminal; altso i ein annan korridor enn dagens motorveitrase.

12. Difor går eg inn for ei forholdsvis høg banebru øve Puddefjorden frå Dokken. Rett nok kastar ei slik høg bru større skuggar enn ei lågbru, men her e da fleire omsyn som e viktige.

Nye ponkt:

13: Ponkt 3.1.2. i vedleddjet om mobilitetsstratesji nemner mulege avlastningstunellar; Nordnestunell (i ein kort eller lang variant) og den sokalla bymiljøstunellen. Som nevnt i ponkt 1 og 2, støttar eg å byggja ein Nordnestunell som blir kopla te Klostergarasjen, for å avlasta Dokken og Nøstet.

Eg ser åg trong for å etablera ei avlastningsruta som i tillegg avlastar Sentrum, men planane for den sokalla bymiljøtunellen inneber å leddja te rette for vesentleg auka trafikk – altså i strid med den øveårдна målsetjinga om å redusera trafikken i byområda og spesielt på Dokken. Eg støttar fullt ut dei ambisiøse målsetjingane om liten trafikk på Dokken.

Også ein kapasitetssterk Nordnestunell – jf figuren på s. 16 som viser ein Nordnestunell med to løp, kan lett bidra te auka trafikk. No vil valet myllo eitt eller to løp mykje vera ein funksjon av dei te ei kvar tid gjeldande vegnormalane, men eitt løp vil i alle fall bidra sterkare enn to løp te setja ei klar grensa for godteken trafikkmengd – målt i tal på kjøretøy og ikkje i prosentvis andel av passasjer-reisena slik Dokken-planen føreslår.

14. For nettopp grensesetjing av trafikkmengda på ulike veistrekningar, trur eg e nødvendig for å klara slike ambisiøse målsetjingar. Og her har eg tru på radikal trafikantbetaling som verkemiddel for grensesetjinga

- konkret t.d. slik: at på ei 100 m lång strategisk plassert målestrekning mellom ponkta A og B blir bomtaksten regulert som ein linær funksjon av den tida som trafikken flyttar seg frå A te B på.

Og viss trafikken brukar 10 sekund (dvs fart 36 km/t), blir bomtaksten 20 kroner, og viss den brukar 20 sekund (18 km/t), blir taksten dobla te 40 kr. Og 30 sekund (12 km/t) tidsbruk medfører ein takst på 60 kr, osb.

15. Men sjøl om eg e skeptisk te 'bymiljøtunellen', e eg likavel open for ein slik avlastningstunell, for å unngå at Klostergarasjen og Nordnes blir trafikale blindtarmar som medfører dobla trafikkmengd på strekninga Dokken-Klostergarasjen/Nordnes, grunna både tur- og retur-trafikk i Nordnestunellen og/eller i Baneveien/Nøstegt-Torborg-Nedreaas gt te/frå Klostergarasjen og Nordnes.

Ein sidetunell te Nordnestunellen ved Klostergarasjen myllo Klostergarasjen og Bontelabo/Skuteviken (med utgang lika vest for Skuteviksveien 1), skaper nemleg ei indre avlastningsruta som gjev mykje kortare kjøreruta myllo Bontelabo og Nordnes enn dagens ruta Bontelabo-Glassknag/Sandviken sjukehus – Fløyfjellstunellen – Nygårdstangen – Nygårdstunellen – Dokken – Nordnestunellen – Nordnes.

Store omveia e lite miljøvenlege løysinga; difor gjev ei slik indre avlastningsruta ein positiv miljøeffekt i høve te dagens ruta om Nygårdstangen og Glassknag/Sandviken sjukehus. Pdas vil nye snarveia bidra te auka trafikk. Men for da tredje kan radikal trafikantbetaling dvs med takstar som ein invers funksjon av trafikkmengda (slik eg la fram i ponkt 14), vera ein effektiv metode som begrensar trafikken sopass sterkt at slike tunellar likavel let seg forsvara. Og med tunellkryss Nordnestunellen/bymiljøtunellen ved Klostergarasjen blir tre floger slått i ein smekk: tunell Dokken-Klostergarasjen-Skuteviken, tunell Skuteviken-Klostergarasjen-Nordnes og tunell Dokken-Klostergarasjen-Nordnes.

16. Elles vil eg la Nordnestunellen munna ut framføre Holbergskaien eller Munkebryggen under ei heva C. Sundtsgata, for å minimera trafikklagena ved Østre Holbergsalmenning-Holbergskaien og høgblokka med adresser C. Sundtsgt 36-42.

17. Viktig å unngå for stor trafikk i øvre Bredalsmarken, som e omkransa av store bustadblokker. For med noverande plan om å la trafikken i ein Nordnestunell te/frå Puddefjordsbrua gå ein runde forbi både nedre og øvre Bredalsmarken, får særleg øvre Bredalsmarken ei stor trafikkbelastning. Difor føreslår eg i alle fall å vera ekstra nøye på tetak for å begrensa trafikken i øvre Bredalsmarken, med passeringsstakstar i øvre Bredalsmarken som e ein invers funksjon av kjøretida, jf ponkt 14.

18. Grunna all den biltrafikken som i utgangspunktet vil følja av dagens vedtak om å fløtta havneterminalen te Ågotnes, støttar eg Asplan Viak/MAD sitt framlegg om å leggja te rette for godstrafikk med mindre (autonome) båtar myllo ein terminal på Sydnes/Dokken og hovudterminalen på Ågotnes.

Difor føreslår eg å på ny leggja skinner i Dokkentunellen, for å kunna ha direkte omlasting myllo tog og båt for godtrafikken (som dermed kun kan enda/starta på Nygårdstangen), for å avlasta lastebiltrafikken te/frå ein slik terminal. Rett nok utfordrande å ha ein trase for godstog på Dokken med noverande plan, men sambruk med ein bybanetrase på bru kan vera ei løysing.

Eller ny togtunell onda Dragefjellet og vidare i fjellryggen ved Teatret-Småstrandgt-Marken og under jernbanestasjonen te terminalen på Nygårdstangen. Ein slik togtunell kan åg leggjast te rette for passasjertrafikk, og slik kunna ha Sydnes som endestasjon for fjerntog - med togstopp i kjellaretasjen av ein utvida Bergen stasjon. Med Hurtigruteterminal framleis ved Sydnes vil ein slik tog-endestasjon gje ein effektiv øvegång myllo Kystruta og Bergensbana/Vossebana/Arnalokalen.