

Vedlegg G1

31.03.2023

Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten

Planforslagene for Bybanen og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane, med forlenget Fløyfjelltunnel ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring i perioden 05.11.2022 - 21.12.2022.

Samlet kom det inn 5 innsigelser, ca. 150 uttalelser fra høringsinstanser, ca. 60 merknader fra lag og organisasjoner og ca. 250 private merknader. Enkelte avsendere sendte merknad/uttalelse til flere delstrekninger, og er dermed talt flere ganger i oversikten. Totalt er det registrert innspill fra ca. 235 ulike avsendere.

Til delstrekning Sykkel (DSS) er det mottatt 21 uttalelser fra høringsinstanser, 9 merknader fra lag og organisasjoner og 14 private merknader. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjema.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien (DSS)**. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560

Reguleringsplanarbeidet er delt i syv delstrekninger, og en reguleringsplan for midlertidig rigg- og anleggsområde:

- **Delstrekning 1 (DS1)**, Kaigaten - Sandbrogaten.
PlanID 65800000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20561
- **Delstrekning 2 (DS2)**, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.
PlanID 65810000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20562
- **Delstrekning 3 (DS3)**, Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset.
PlanID 65820000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20563
- **Delstrekning 4 (DS4)**, Tertneskrysset - Vågsbotn.
PlanID 65830000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20564
- **Fløyfjelltunnelen, forlengelse til Eidsvåg (DSF)**.
PlanID 65840000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20565
- **Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien (DSS)**.
PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560
- **Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF)**.
Planid 70670000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20720

DEL I – Felles uttalelser og merknader

Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
Statens vegvesen	132	47	37	33	31	16	75	19.12.2022
Vestland fylkeskommune	271	150	105	34	65	42	75	20.01.2023

Offentlige uttalelser – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
BIR	138/268	52	42	38	33	19	38	12.01.2023
Dir. for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)	86	29	29	23	20	13	21	04.11.2022
Fiskeridirektoratet	174	135	114	93	69	45	-	20.12.2022
Statsforvalteren i Vestland	180/276	80	59	51	40	27	55	20.12.2022 02.02.2023
Ungdomsrådet	266	147	101	80	61	41	73	11.01.2023

Merknader fra lag og organisasjoner – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
Aksjonsgruppen Bergens mødre	231	116	78	61	46	30	60	21.12.2022
Bergen Næringsråd	176	153	113	90	68	44	77	20.12.2022
Bergen sentrum 2050	-	140	-	-	-	-	44	21.12.2022
Bergenslisten	232	117	79	62	47	-	65	21.12.2022
Bergen Taxi	214	142	96	76	-	-	-	21.12.2022
LUKS	124	44	35	32	30	15	29	05.12.2022
Naturvernforbundet Hordaland (NVH)	246	131	94	72	53	37	72	08.12.2022
Syklistforeningen	269	148	102	81	43	-	-	19.12.2022

Merknader fra private interesser – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
Jon Hamre	229	115	97	77	-	-	-	21.12.2022
Karen Elinor Iden	244	124	92	64	51	35	70	21.12.2022
Knut Øvrebø	185	87	63	52	42	28	57	20.12.2022
Mads Toft	151	37	31	28	-	-	-	11.11.2022
Spjenk Refsdal	245	130	93	-	-	36	71	20.12.2022
Sylvia Padlesak	284	154	30	-	-	-	-	10.11.2022

Offentlige uttalelser med innsigelse

Statens vegvesen

Dato: 19.12.2022

Uttale med innsigelse:

Statens vegvesen berømmer Bergen kommune for et svært godt og helhetlig planarbeid for satsning på kollektiv, sykkel og gange og trekker frem at en utbygging av bybane til Åsane vil ikke bare bidra til en høy kollektivandel, den vil også binde byen sammen og bidra til en kompakt og klimavennlig byutvikling.

Statens vegvesen fremmer innsigelse på fire punkter og har også mange generelle merknader og merknader til hver delstrekning.

Innsigelse

Fremmer innsigelse på fire punkt:

1. Manglende rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring. Mener at konsekvensene av anleggsgjennomføring ikke er tilstrekkelig utredet, slik at de ikke kan ta stilling til virkninger for beredskap og fremkommelighet.
2. Trafikksikkerhet, begrunnet i at trafikksikkerhetsrevisjon ikke er ferdigstilt før planene er lagt ut til offentlig ettersyn.
3. Manglende styringsmål for forlengelse av Fløyfjelltunnel og delstrekning 3. Styringsmål skal fastsettes før planen kan vedtas.
4. Miljølokk i Eidsvåg. Miljølokket vurderes ikke som en nødvendig del av riksveganlegget. Statens vegvesen mener at før planen vedtas må det enten foreligge en plan for finansiering av miljølokket, eller at miljølokket tas ut av planen.

Generelle merknader alle delstrekninger

Universell utforming: Påpeker at det ikke er behov for å stille krav om universell utforming i reguleringsbestemmelsene, da det allerede er gitt av plan- og bygningsloven. Ber om at det praktiseres høy terskel for å fravike universell utforming av anleggene. Anbefaler at reguleringsplanen gir føring om at det i byggeplanfasen utarbeides en vegfinningsplan for å sikre helhetlig struktur for enkel og intuitiv bevegelse.

Hovedsykkelrute E39: Det er viktig at hovedsykkelruten framstår attraktiv og trafikksikker og Statens vegvesen oppfatter at dette godt på veg ivaretas i planforslaget. Ønsker at hovedsykkelrute føres gjennomgående forbi holdeplasser, og at dette ivaretas gjennom skilting og oppmerking i byggeplanfasen. Videre må fravik på utforming, vegeierskap og signalanlegg være avklart før planen kan vedtas. For sideareal til hovedsykkelruten må reguleringen gjenspeile areal som erverves for drift av vegen, langs blågrønn struktur minimum 1,0 m utenfor skulder. Der det er rekkverk reguleres areal i tråd med NA-rundskriv 2011/4.

Sykkelparkering: Ønsker at det også stilles krav i planen til trygg sykkelparkering ved bybanestoppene.

Snarveier: Der snarveier bedrer tilgjengelighet til bybanestopp ønsker Statens vegvesen at det stilles krav om opparbeiding i reguleringsbestemmelsene.

Trafikk: SVV mener at planlagte løsninger må ivareta tilfredsstillende fremkommelighet for kollektivtrafikken, og ikke gi økt risiko for tilbakeblokkering på E39. Ønsker at utførte trafikkanalyser følger saken til politisk behandling. Faseplaner for anleggsfasene må ivareta tilstrekkelig fremkommelighet. Viser ellers til at nye signalanlegg må være godkjent av Vegdirektoratet før reguleringsplanene sendes over til politisk vedtak.

Postvegen: Statens vegvesen foreslår at der den Trondhjemske postveg inngår i planen blir den regulert med hensynssone «Historiske vegfar» i reguleringskartet og med tilhørende bestemmelser. Dette gjelder postvegens historiske trasé i sin helhet, med unntak av Åsamyranes nordre kryssing av E39 der traseen er utvisket. Bedre skilting av postvegens trasé bør vurderes i miljøoppfølgingsplan.

Bruer og konstruksjoner: Viser til regelverk for godkjenning og kontroll av broer og bærende konstruksjoner.

Støy: Statens vegvesen anbefaler at bestemmelser sikrer varige støytiltak kommer på plass så tidlig som mulig i anleggsperioden, slik at de også skjermer for anleggsstøy.

Regulering av sideareal for veg: Viser til NA-rundskriv 2011/4 Retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng. Viser også til at reguleringsplanens formålsgrænse for veggrunn/annen veggrunn er i matrikkelsammenheng automatisk delingsløyve. Viktig at dette er gjennomgått der det er usikre kartdata eller vanskelig terreng / grunnforhold. Ber om at planbeskrivelsen sier noe om avvik og matrikkellovens bestemmelser slik at grunnervvervsprosessen blir smidig der det er mindre avvik.

Juridisk gjennomgang av bestemmelsene: Mener det er rom for presisering av bestemmelsene, særlig at de gir hjemmel etter Plan- og bygningsloven. Videre at der det er skjønnsmessig krav til utforming bør de konkretiseres. Videre en gjennomgang av plassering av dokumentasjonskrav som rekkefølgekrav.

Plankartenes lesbarhet: Statens vegvesen ønsker at faste mål tilknyttet veg må settes mer konsekvent på plankartene. Anbefaler videre at plankartet viser eksisterende regulering, med et eget symbol for regulering som oppheves.

Kontroll av detaljplan i reguleringsplanfasen: Mener at det bør gjennomføres en geometrisk kontroll at detaljplantegningene.

Fagetatens kommentar:

Innsigelser

1. Rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring

Det er i samråd med Statens vegvesen utformet dokumentasjonskrav i planbestemmelsene. Her blir det stilt krav om at det skal foreligge godkjent plan for trafikkavvikling og beredskap for anleggsgjennomføring før anlegg igangsettes, med tilhørende vilkår. Statens vegvesen har i brev til Statsforvalter 17.3.2023 bekreftet at innsigelsen ikke lenger står som følge av dette dokumentasjonskravet.

2. Trafikksikkerhetsrevisjon

Trafikksikkerhetsrevisjonen er nå gjennomført og i mars ble revisjonsrapporten lukket av trafikksikkerhetsrevisor. Statens vegvesen har i brev til Statsforvalter 17.3.2023 bekreftet at innsigelsen kan trekkes, på vilkår om at det i planbestemmelsene blir satt krav til oppfølging i byggeplanfasen for de funnene det er angitt for i TS-revisjonen. Planbestemmelser er oppdatert.

3. Manglende styringsmål for delen av prosjektet som omhandler Fløyfjelltunnelens forlengelse

Statens vegvesen har i brev til Statsforvalter 17.3.2023 bekreftet at styringsmål er godkjent i Vegdirektoratet og at innsigelsen ikke lenger står.

4. Miljølokket i Eidsvåg.

Punktet følges opp i dialog mellom byrådsavdelingen i Bergen kommune og Statens vegvesen.

Generelle merknader alle delstrekninger

Universell utforming: Tas til orientering. Gangforbindelser er vist i planen, og det blir derfor ikke stilt krav om veifinningsplan i byggeplanfasen.

Hovedsykkelrute E39: Innspillet blir tatt til orientering. Planmaterialet er gjennomgått og sjekket for fravik, og de fravikene fra vegnormalene som foreligger i planene er omsøkt. Så langt er de fleste fravikene godkjent, men det gjenstår fraviksbehandling av enkelt fravik. Det vil ferdigstilles fortløpende frem mot politisk behandling av planene. Det har i samråd med vegetatene blir etablert et forslag til vegeierskap for de enkelte vegstrekningene som inngår i planen. Tidlig i planarbeidet ble det fastlagt at legges til grunn 1 m sideareal DVG/SVT der det er gang-sykkelareal uten terrengutslag (flatt). Ved brattere terreng er bredden økt til 1-3 m etter en vurdering på hvert enkelt sted. Areal som ikke brukes, tilbakeføres etter ferdigstilling av anlegget.

Sykkelparkering ved bybanestoppene er ivaretatt.

Snarveier: Dette er vurdert og lagt inn der det er aktuelt at rekkefølgekrav skal gjelde.

Trafikk: Egen bestemmelse om godkjent plan for trafikkavvikling og beredskap for anleggsgjennomføring er lagt inn på alle DS. For signalregulerte kryss er det signalplaner sendt for godkjenning til Vegdirektoratet. Saksbehandling av kryssene vil ferdigstilles fortløpende frem mot politisk behandling av planene.

Den Trondhjemske postveg: Tas til orientering. Foreslått hensynssone «Historiske veifar» eksisterer ikke. Det manglet hensynssone for postvegen på DS4, plankartet er nå oppdatert med hensynssone.

Broer og konstruksjoner: Tas til orientering.

Støy: Tas til orientering.

Regulering av sideareal for veg: Tas til orientering. Alle planene har en fellesbestemmelse som tillater justering / mindre avvik mellom arealformål.

Juridisk gjennomgang av bestemmelsene: Juridisk gjennomgang av bestemmelsene. Bestemmelsene er gjennomgått, og enkelte endringer er gjort.

Plankartenes lesbarhet: Tas til orientering. Det er påført flere mål på plankartene.

Kontroll av detaljplan i reguleringsplanfasen: Tas til orientering, dette er allerede ivaretatt.

Vestland fylkeskommune

Dato: 14.12.2022/20.01.2023

Uttale med innsigelse:

Fylkestingets vedtak 14.12.22, felles for alle delstrekninger:

1. Bybanen til Åsane er eit sentralt grep for å nå nullvekstmålet og samtidig sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem i Bergen. Utbygging mot Åsane er viktig. Partane i Miljøløftet har eit felles mål om å sikre kontinuerleg bybaneutbygging. Det må i prosjekterings- og byggefasen arbeidast for at Bybanen til Åsane kan opne så tidleg som mogeleg.
2. VLFK støtter UNESCO og Riksantikvaren i at Bybanen vil være positivt for Bryggen og Bergen. Legger til grunn at råd fra KUVA, UNESCO-rapporten og Riksantikvaren tas hensyn til, og forutsetter at Bybanen ikke påfører verdensarvstedet Bryggen uakseptable følger.
3. VLFK legger til grunn at det i anleggsfasen må bli sikra nødvendig framkommelighet for beredskaps- og kollektivtrafikk, at tilfredsstillende trafikkflyt og tilgjengelighet til sentrum opprettholdes, og at kollektivtrafikkens konkurranseevne ivaretas. Partene i Miljøløftet må i samarbeid utarbeide en plan for tiltak som avbøter negative konsekvenser i ulike faser av anleggsperioden, og bør inneholde:
 - a. Redusere og fordele gjennomgangstrafikk i sentrum
 - b. Infrastruktur for å sikre framkommelighet og kapasitet for kollektivtransporten
 - c. Driftsmidler til økt kollektivtransport
 - d. Tiltak for å prioritere nytte- og beredskapstrafikk
4. Påpeker viktigheten av å snarest mulig stenge sentrum for gjennomkjøring med ordinær biltrafikk. Ber om at arbeidet med Fløyfjelltunnelen sør starter så raskt som mulig, slik at den kan håndtere gjennomkjøringstrafikk. VLFK presiserer at Fløyfjelltunnelen sør ikke er et premiss for å starte bygging av Bybanen til Åsane.
5. VLFK ber om at det gjøres tiltak som sikrer trafiksikkerhet og framkommelighet for kollektivtrafikk og gående i gater ved (midlertidig og permanent) trafikkomlegging til Øvregaten. Samtidig må det tas hensyn til miljø og kulturminner. Tiltakene må være innenfor rammene til gjeldende reguleringsplan. Etter midlertidig periode med økt trafikk må nødvendig vedlikehold sikres med istandsetting av brosteinsdekker og vegelement i Vetrilidsallmenning og Øvregaten.
6. VLFK ber om at arbeid med å planlegge og bygge vendespor i sentrum settes i gang snarest. Dette kan redusere frekvens og barrierevirkning foran Bryggen, øke frekvens på eksisterende banelinjer, redusere antallet driftsforstyrrelser, forenkle bybanedrift ved arrangement i sentrum, og redusere driftsutgifter.
7. Støtter vurderinger knyttet til sykkeltilrettelegging i Bergen sentrum i planforslaget. VLFK mener sykkeltilbudet i sentrum må utvikles vidare for å oppnå mål om økning i sykkelandelen.
8. VLFK påpeker at planforslaget reduserer busskapasitet i Sandviken og sentrum, og legger opp til økt bruk av Bergen busstasjon, som allerede er høyt utnyttet. VLFK må sammen med partene i Miljøløftet finne løsninger som gir kapasitet og attraktivitet til det helhetlige kollektivsystemet i Bergen.
9. I finansieringsplanen må det bli lagt til grunn at såkalt 50/50-ordning; halvparten bompenger og halvparten statlige midler, bare skal finansiere det som er nødvendig for å bygge Bybanen. Andre element og tiltak bør bli belastet de rette ansvarlige og budsjett. Vestland fylkeskommune vil særleg peke på at forlengelse av Fløyfjelltunnelen og sykkelveg med

riksvegfunksjon må bli sikret statlig finansiering. Bergen kommune må sikre finansiering til opparbeiding av kommunalt eid sideareal.

10. VLFK påpeker store kostnader i prosjektet. Kommenterer at flere utgifter ikke bør tilfalle det offentlige, og at det må forhandles om private bidrag til tiltak langs hele banetraseen, og særlig i Åsane. Påpeker viktigheten av at banen føres til Åsane terminal for å gi kapasitetsutnyttelse, men at videre bygging først bør skje når også private bidrag til private bidrag til finansiering er på plass.
11. VLFK ønsker at det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet. Partene i Miljøløftet må i fellesskap finne kostnadsreducerende tiltak. Peker særlig på:
 - a. Miljølokket i Eidsvåg må sikres finansiering
 - b. Rekkefølgekrav til opparbeiding av området rundt holdeplass ved Griggastemma er for omfattende og må tas ut av planen
 - c. Planbestemmelsene må åpne for mer fleksibilitet slik at prosjekteringen kan optimalisere løsningene for bane, sykkel og veganlegg, for å redusere kostnader
 - d. Underjordisk holdeplass under Sandvikskirken må bygges uten publikumsinngang i Gørbitz gate
 - e. Prosjektet må jobbe videre med optimalisering av løsningene for å avgrense behovet for grunnerv.
 - f. Etappevis utbygging må vurderes for å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen.
12. VLFK forutsetter at det velges løsninger som reduserer drifts- og vedlikeholdskostnader og de samlede livsløpskostnadene. Dette for å sikre god risiko- og økonomistyring.

Fagetatens kommentar:

Punkt 1, 4, 7, 8, 9, 10, 16, 17a og 19: Disse vedtakspunktene må følges opp, men de ligger utenfor det reguleringsplanene for Bybanen og hovedsykkelrute og forlenget Fløyfjell tunnel kan løse.

Punkt 3: Det er lagt inn egne bestemmelser for å sikre nødvendig fremkommelighet for beredskap og kollektivtrafikk gjennom sentrum, se oppfølging av innsigelsespunkt 1 fra Statens vegvesen. For øvrig må partene i Miljøløftet samarbeide med tiltak for å avbøte negative konsekvenser i anleggsfasen.

Punkt 2: Bergen kommune har arbeidet aktivt med oppfølging av KUVA og UNESCO-rapporten. Det reviderte planforslaget er justert og presisert mht. til de anbefalingene som er gitt.

Punkt 5: Fulgt opp med egne bestemmelser i planen. Det var også administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.

Punkt 11: Redusere risiko og kompleksitet i prosjektet er fulgt opp:

- a. Miljølokket i Eidsvåg må sikres finansiering
Byrådsavdelingen i Bergen kommune følger opp dette.
- b. Rekkefølgekrav til opparbeiding av området rundt holdeplass ved Griggastemma er for omfattende og må tas ut av planen.
Det var også administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.
- c. Planbestemmelsene må åpne for mer fleksibilitet slik at prosjekteringen kan optimalisere løsningene for bane, sykkel og veganlegg, for å redusere kostnader.
Det var også administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.
- d. Underjordisk holdeplass under Sandvikskirken må bygges uten publikumsinngang i Gørbitz gate.

Det var også innsigelse til dette i punkt 14b. Fagetaten anbefaler en løsning med kun en publikumsinngang ved Sandvikskirken, og innsigelsen fra fylket er trukket.

- e. Prosjektet må jobbe videre med optimalisering av løsningene for å avgrense behovet for grunnerverv.

Det er gjort noen endringer i revidert planforslag som reduserer behovet for grunnerverv, dette gjelder delstrekning 4 ved Nyborg i Åsane og for delstrekning 2 ved at en inngang utgår til den underjordiske holdeplassen.

- f. Etappevis utbygging må vurderes for å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen. *Etappevis utbygging er vurdert mht. funksjonaliteten til kollektivsystemet og hensynet til byutvikling. Vurderinger knyttet til kostnader og finansiering må tas i den videre prosessen etter vedtak av reguleringsplanene.*

Punkt 12: I reguleringsplanarbeidet har drifts- og vedlikeholdskostnader vært en del av vurderingene når alternative løsninger, og vurdert som en del av RAMS-analysene.

Fylkestingets vedtak 14.12.22, uttale til delstrekningene

DS1 Kaigaten – Sandbrogaten - uttale med innsigelse

Uttale:

13.

- a. VLFK fremmer innsigelse for å hindre konflikt med verdensarven og mellomalderbyen Bergen. Store konsekvenser av visuell og funksjonell art må reduseres. Risikobildet for grunnforhold, arkeologi og bygninger må utgreies og håndteres. Innsigelsen trekkes når de negative virkningene ikke vil være i konflikt med verdensarvverdiene og Mellomalderbyen Bergen. Følgende må utgreies før planvedtak:
- Hvilke tiltak som skal gjennomføres både direkte knyttet til etablering av banetraseen og tiltak som følger som en konsekvens av etablering av banetraseen, som plassering av infrastrukturtiltak, grøfteavstander, spunter, sanering av rør og etablering av byggegrøp for tunnelinnslag i Sandbrogaten.
 - Innvirkning på omkringliggende kulturlag i området fra Kaigaten til Torget og Vetrilidsallmenningen.
 - Bæreevnen i grunnen og grunnforholdene, for å gi økt sikkerhet knyttet til fundamentering av banetraseen.
 - Ytterligere arkeologiske undersøkelser for å få et økt kunnskapsgrunnlag om omfang, dybde og tilstanden til de arkeologiske kulturlagene.
- b. Det må utarbeides rekkefølgekrav som sikrer at følgende løses gjennom vilkår i rammeløyver og igangsettingsløyver. Rekkefølgekravene må koordineres med faseplan, miljøplan og plan for utskifting av urene masser. Rekkefølgekravene skal sikre følgende:
- Etablering av et overvåknings- og risikosystem for en mulig anleggsfasen samt etablering av et miljøovervåkningsprogram et år før, under og 10 år etter en anleggsfase knyttet til hydrologi og setninger med tanke på langtidseffekter av en mulig bybaneutbygging
 - Videre arbeid med juridisk bindende illustrasjonsplan for å gjøre funksjonelle og visuelle virkninger knyttet til verdensarven så minimale som mulig.

- iii. Utarbeiding at «trygghetsplan» for å sikre alle trafikantgrupper og store publikumsgrupper ved Hanseatisk museum og Bryggekaaien.
- c. Vegdekket utenfor verdsarvområdet må tilpasses trafikanter og de påkjeningene vegen utsettes for. Store kjøretøy gir stor slitasje, og en bør unngå hyppig stenging av gater for vedlikehold av vegdekke og banespor. Vestland fylkeskommune fremmer derfor innsigelse til §§ 3.2.1.2.a og 3.2.9.1 i planbestemmelsene.

Fagetatens kommentar:

Punkt 13 a og b:

Det har vært gjennomført et omfattende arbeid i dialog med Riksantikvaren og Fylkeskonservatoren for å løse innsigelsene til kulturminner i sentrum. Et samlet revidert planforslag vil vise løsninger for disse. Vestland fylkeskommune og Riksantikvaren vil vurdere revidert planforslag for sentrum når det oversendes fra plan- og bygningsetaten.

Punkt 13 c:

Det er funnet en løsning sammen med fylket der bestemmelsene for dekke i kryssområder med der svingebevegelser fra buss og større kjøretøy gir spesielle utfordringer for drift og vedlikehold i banetrasé, tillates dekke av betong med natursteinstilslag el l. Betongdekket skal tilpasses fargen på tilstøtende dekker for å gi sammenheng i byrommene. Det tillates ikke asfalt. Innsigelsen fra fylket er trukket.

DS2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen - uttale med innsigelse

Uttale:

14.

- a. VLFK mener delstrekningen ikke bygger godt nok oppunder målsettingene om nullvekst i personbiltrafikken og om Bybanen som et åpent, enkelt og leselig system. Mener det er mulig å arbeide videre med løsningene slik at det legges bedre til rette for myke trafikanter, økt tilgjengelighet til holdeplassene og reduserte barrierevirkninger. Planforslaget må bearbeides fram mot vedtak, og det må sikres nok fleksibilitet i planen til å kunne optimalisere løsningene videre i prosjekteringsfasen.
- b. VLFK mener Bybanen dekker eksisterende boligområde i Sandviken med en underjordisk holdeplass under Sandvikskirken. Fylkeskommunen mener at alternativ 1 med en ekstra inngang i Gørbitz gate ikke kan forsvares ut fra et kost-nytte perspektiv, og krever at alternativ 2 med en publikumsinngang blir valgt. Den ekstra inngangen i Gørbitz gate har store investerings- og driftskostnader og er anleggsteknisk krevende å bygge, samtidig som den ikke gir vesentlig større dekningsgrad. VLFK fremmer innsigelse til alternativ 1.
- c. VLFK ber om at det utføres supplerende undersøkelser om risiko for setningsskader på Sandvikskirken. Det bør også utarbeides plan for hvordan kirke skal sikres i anleggsfasen. Det gjelder også for det fredede kulturminnet Brødretomten med tilhørende hageanlegg.

Fagetatens kommentar:

Punkt 14a: Vestland fylkeskommune kom også med administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.

Punkt 14b. Fagetaten anbefaler en løsning med kun en publikumsinngang ved Sandvikskirken, og innsigelsen fra fylket er trukket.

Punkt 14c. Det er lagt inn en rekkefølgebestemmelse som sikrer at det gjennomføres en sikringsplan for Sandvikskirken før igangsetting og i anleggsfasen.

DS3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

Uttale:

15. VLFK ber om at det arbeides videre med å sikre gode ganglinjer inn mot holdeplass ved Griggastemma som bidrar til å knytte bydelen sammen på tvers av E39. Byggeområdene bør vurderes på nytt av hensyn til manglende tilkomst. Rekkefølgebestemmelser knyttet til opparbeiding av Griggastemma må avgrenses til det som er nødvendig.

Fagetatens kommentar:

Det var også administrativ innsigelse til rekkefølgebestemmelser ved Griggastemma, det er funnet en løsning sammen med fylket og innsigelsen er trukket.

DS4 Tertneskrysset – Vågsbotn

Uttale:

16. Åsane terminal blir et viktig knutepunkt for buss og bane, med god dekning for innfartsparkering. VLFK ber om at det arbeides videre med å sikre gode ganglinjer inn mot Åsane terminal som bidrar til å knytte bydelen sammen på tvers av E39.

Fagetatens kommentar:

Det er arbeidet tett med løsningene for Åsane terminal i planprosessen.

DSF Fløyfjelltunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

Uttale:

17. DSF
 - a. VLFK er bekymret for avhengigheten mellom bygging av forlenget Fløyfjelltunnel og bygging av Bybanen i Åsaneveien, og vil i det videre arbeide for å redusere byggetiden til begge prosjektene så langt som mulig.
 - b. Påpeker at sammenkoblingen av eksisterende vegsystem i Sandviken med ny Fløyfjelltunnel blir krevende tekniske og trafikalt. VLFK ber om at det blir utarbeidet en løsning for å etablere en ny trase for rampene fra Fløyfjelltunnelen til Sandviken, da dette kan redusere de trafikale konsekvensene i anleggsfasen betydelig.

Fagetatens kommentar:

Det har ikke vært mulig for fagetaten, innenfor den tiden vi har hatt til rådighet, å utarbeide nye løsninger for rampene fra Fløyfjelltunnelen til Sandviken. Dersom en ny løsning utredes og vurderes som hensiktsmessig, må det vurderes om det skal gjennomføres en prosess med planendring for dette punktet.

DSS Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien

18. Rundkjøringen på Sandvikstorget blir først nødvendig å bygge når det kommer byutvikling på Kristiansholm. Rekkefølgekrav til rundkjøringen må kobles til denne byutviklingen, ikke til riving av eksisterende bygg. VLFK skal ikke finansiere rundkjøringen.

Fagetatens kommentar:

Rekkefølgebestemmelsen er justert. Reguleringsplanen tar ikke stilling til finansiering og fordeling av kostnader mellom utbyggere.

DSFF Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde

19. VLFK understreker viktigheten av etablering av anleggstunnelen, slik at byggetiden til Fløyfjelltunnelen og Bybanen til Åsane reduseres. Videre forutsettes det at Bergen kommune legger til rette for deponi og utskipning av steinmasser for å sikre fremdrift i prosjektet. I videre arbeid med faseplaner må det arbeides for å redusere konsekvensene for lokalmiljøet i størst mulig grad.

Fagetatens kommentar:

Bergen kommune har lagt ut planforslag for forberedende utfylling i sjø ved Dokken på høring, Saksnummer: PLAN-2022/20743.

Planen legges frem for politisk behandling. Det er gjennomført en helsekonsekvensutredning for anleggsgjennomføringen, med oppfølgende bestemmelse i reguleringsplanen.

Ekstrakt av Saksutgreiing fra Vestland fylkeskommune

Fylkesdirektøren stiller seg i hovedsak bak de syv planforslagene. Det er et omfattende prosjekt.

Fylkesdirektøren har vesentlige merknader til planforslaget med bakgrunn i at det ikke svarer tilstrekkelig på viktige mål for Bybanen og et samlet, helhetlig kollektivsystem. Fylkesdirektøren har også merknader til planarbeidet det det ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til viktige sektorinteresser som fylkeskommunen har ansvar for, som kulturminner, fylkesveg og planfaglige tema.

Fylkesdirektøren har merknader til delstrekningene som går frem av forslag til vedtakspunkt. Andre innspill til planarbeidet går fram av saksframlegget. I tillegg er det vedlegg med planfaglige, tekniske og formelle råd og merknader til de ulike delstrekningene. I fråsegna reises det *administrativt motsegn* til mangler i planforslaget av teknisk og karakter og til endringer i planbestemmelsene, der fylkeskommunen ikke har nådd fram gjennom ordinær dialog i planprosessen. Flere av disse er kort beskrevet i dette saksframlegget, men alle er listet opp og har utdypende begrunnelse i vedlegg for de respektive planene.

Helhetlig kollektivtilbud: Etablering av Bybanen til Åsane tilfører et høykvalitets-, attraktivt kollektivtilbud. Fremkommelighet, kapasitet og sentrumsbetjening for buss svekkes. På strekninger der Bybanen etableres, vil buss også spille en viktig rolle. Fylkesdirektøren mener fremtidige løsninger for buss må legge til rette for store passasjerstrømmer i Sandviken, og ber om at det arbeides videre med å finne gode løsninger for kollektiv her. Fylkesdirektøren anbefaler partene i Miljøløftet til å jobbe sammen om å sikre nok kvalitet i busstilbudet for å sikre en god helhet og for å nå målsetninger om kollektiv og nullvekstmålet. VLFK peker på fordeler med et vendespor fra sør i sentrum, og peker på vending i Christian Michelsens gate som en mulighet, og viser til byrådets saksfremlegging som sier at dette må sees i sammenheng med en eventuell utbygging av Bybanen mot vest. Fylkesdirektøren mener at arbeidet med vending i sentrum haster, og ber om at arbeidet starter opp så fort som mulig. Fylkesdirektøren krever at, dersom arbeid med Bybanen mot vest drar ut i tid, må det startes et separat arbeid med vending i sentrum.

Administrative innsigelser til planforslagene og oppfølging av Fagetaten:

Det er gjennomført en god dialog med Vestland fylkeskommune for å løse innsigelsene. Alle punktene er drøftet og justeringer av bestemmelser og plankart er et resultat av denne prosessen.

Fagetaten har utarbeidet forslag til reviderte bestemmelser og justering av plankart, og fylkeskommunen har trukket innsigelsen på følgende punkt:

- *Delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. PlanID 65800000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20561*
 - Innsigelse til krav til natursteinsdekker i banetraséen, politisk innsigelsespunkt 13 c: Bestemmelse til dekke er justert.
 - 2 administrative innsigelsespunkt. Det er utarbeidet forslag til de øvrige punkt i revidert planforslag for sentrum som vurderes av Vestland fylkeskommune og Riksantikvaren når det oversendes fra plan- og bygningsetaten
- *Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen. PlanID 65810000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20562*
 - Innsigelse til alternativ 1 med to hovedinnganger til underjordisk holdeplass i Sandviken. Plan- og bygningsetaten vil legge frem revidert planforslag til politisk behandling med kun en publikumsinngang og en rømningsvei.
 - 8 administrative innsigelsespunkt.
- *Delstrekning 3, Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset. PlanID 65820000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20563*
 - 2 administrative innsigelsespunkt.
- *Hovedsykkelrute Festningskaaien - Sandviksveien. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560*
 - 2 administrative innsigelsespunkt.
- *Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde. Planid 70670000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20720*
 - 1 administrativt innsigelsespunkt.

Fagetatens kommentar til øvrige merknader:

Det er gjennomført en prosess med oppfølging av øvrige merknader i dialog med fylket. Fagetaten har gjort en samlet vurdering og vektig opp mot andre hensyn fram til anbefalt løsning i revidert planforslag.

Offentlige uttalelser

BIR

Dato: 12.01.2023

Merknad:

Det må gjennom planarbeidet sikres både i anleggsfasen og etter utbyggingen tilstrekkelig areal for trafiksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved innsamling av avfall, jamfør BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV), jf. Statens vegvesen sin håndbok (N100) og bruksklasse 10 (32 tonn) jf. «Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg». På samme måte må det i anleggsfasen og etter utbygging sikres tilstrekkelig og egnet areal for hentesteder for innsamling av avfall. I den grad planforslag vil medføre endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy må dette avklares i dialog med BIR i de enkelte tilfellene. BIR ønsker å bli varslet på tilsvarende måte som nødetater ved veiarbeid

Fagetatens kommentar:

I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert. Endringene avklares i dialog med BIR. I anleggsfasen blir BIR varslet på tilsvarende måte som nødetater ved vegarbeid.

Byantikvaren

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Byantikvaren vurderer det slik at Bybanen fra sentrum til Åsane har stor samfunnsnytte. I hovedsak mener vi at prosjektet vil virke positivt for kulturmiljøene da prosjektet medfører en fredeliggjøring og oppgradering av områdene rundt Vågen og Bryggen, i tillegg til at biltrafikk blir sterkt redusert. Det er likevel enkelte steder der prosjektet vil medføre store negative konsekvenser for kulturmiljøene. Dette gjelder i hovedsak tunnelinnslag i Sandbrogaten, uavklarte konsekvenser i forbindelse med bygging av tunnelinnslag ved Sandvikskirken og tunnelåpningene i Amalie Skrams vei, demontering og remontering av hus i Grensegrenden og nytt trafikksystem ved GlassKnag. Videre vil etablering av et nytt veisystem i Eidsvåg endre topografien vesentlig og kulturmiljøet i Vågsbotn bli negativt påvirket av tiltaket.

Prosjektet er svært komplekst, og Byantikvaren mener planen må bearbeides ytterligere for å optimalisere bybanetraseen og sykkelveien for sikre kulturmiljøverdien bedre. Vi ber også om at det stilles høye krav til utførelse og detaljering i alle tiltak langs traseen og ber om å bli invitert inn i disse arbeidene framover. Det er i bestemmelsene ikke mulig å regulere særegne krav om at saker skal avklares med Byantikvaren ved evt. søknad om tiltak.

Konsekvensene for Bryggen som verdensarv, slik de blir beskrevet i KUVA rapportene og i den gjennomførte Advisory Mission, må følges opp ytterligere.

Deler av innspillet fra Byantikvaren gjelder de enkelte delstrekningene og er oppsummert der

Fagetatens kommentar:

Innspillene er fulgt opp i samarbeid med Byantikvaren. Konsekvensene for Bryggen som verdensarv, slik de blir beskrevet i KUVA rapportene og i den gjennomførte Advisory Mission, er fulgt ytterligere

opp som del av oppfølging av høringsinnspillene fram mot endelig plan, og som rekkefølgebestemmelser.

Verdensarvområdene til Finnegården og Bryggen er slått sammen til ett Verdensarv verneområde. Det utførte arbeidet og justeringene i planforslaget er i tråd med kommunens arbeid med en buffersonesplan for et større område rundt Bryggen og middelalderbyen Bergen.

Tunnelinnslag i Sandbrogaten i DS1 har fått krav til utforming basert på historiske omgivelser, samt til historisk forankret materialbruk, slik at tiltaket vil gi kulturmiljøet et løft.

Demontering og remontering av hus i Grensegrenden er utgått fra planforslag DS2.

Uavklarte konsekvenser i forbindelse med bygging av tunnelinngang ved Sandvikskirken har blitt tydeliggjort i planforslag for DS2, gjennom revidert illustrasjonsplan og strengere krav til historisk forankret materialbruk og sammenheng.

Tunnelåpningene i Amalie Skrams vei i DS2 har fått krav til materialbruk som styrker kulturmiljøet. Utforming av trafikksystem ved GlassKnag er justert inn, slik at fotavtrykket er redusert.

Byarkitekten

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Byarkitekten har overordnede innspill som forholder seg til følgende temaer:

1. God stedsutvikling: God utforming av holdeplassområdet og kobling til eksisterende og fremtidig byromsstruktur. God terrengtilpasning og løsninger som skaper minst mulig terrenginngrep.
2. Sikring av arkitektoniske kvaliteter: Sikring av arkitektoniske kvaliteter i planbestemmelsene, sikring av urbane materialkvaliteter i bygulvet og belegg i spor som vil prege fremtidige byrom, og sikring av estetiske kvaliteter ved detaljprosjektering av konstruksjoner som vil ha stor påvirkning på bybildet (tekniske bygg, depotbygg, broer, murer og tunnelportaler). Dette bør innarbeides i illustrasjonsplanene.

Deler av innspillet fra Byarkitekten gjelder de enkelte delstrekningene og er oppsummert der

Fagetatens kommentar:

1. Gjennom planprosessen har alle holdeplasser hatt gjennomgang med hensyn til byroms- og bebyggelsesstruktur. Det er jobbet med hvordan en skal håndtere og redusere terrenginngrep. Det er sikret i planen at alle terrenginngrep skal skje mest mulig skånsomt for omgivelsene, og at trær skal tas vare på.
2. Det er satt krav til arkitektonisk utforming helhetlighetsvirkning. Det er sikret i plan at broer, støyskjerming og konstruksjoner skal gis en god arkitektonisk utforming. Planen sikrer at materialbruk for offentlige byrom skal ha gode kvaliteter. Torgområdene skal fungere som møteplasser og opparbeides som sammenhengende byrom med gode gangforbindelser internt og mot tilgrensende områder. Torgene skal opparbeides med varige materialer av høy kvalitet. Gjerder og sprang i dekker skal unngås. Vegetasjon skal brukes som strukturerende element og for å markere ganglinje. Fagetaten vurderer at de arkitektoniske kvalitetene er sikret i planen.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Dato: 04.11.2022

Merknad:

Generell merknad sendt automatisk på grunn av mangel på kapasitet. Minner om direktoratets ansvarsområder og at disse områdene kan inngå i Statsforvalterens oppfølging fordi Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykeforskriften.

Fagetatens kommentar:

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslagene. Analysen omhandler enkelthendelser, ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser. Dette fordi sannsynligheten for slike hendelser er liten og at omfanget av antall hendelser som skal analyseres vil bli u hensiktsmessig stort. Det er imidlertid utført RAMS-analyser i prosjektet, dvs vurderinger knyttet til dvs pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsvennlighet, sikkerhet for Bybanen. RAMS-analyser inkluderer fareidentifikasjonen av temaet trafikkforhold, som blant annet omhandler avsporing, og mulige konsekvenser av dette.

Fiskeridirektoratet

Dato: 20.12.2022

Merknad:

Er i første rekke opptatt av at store veg- og baneprosjekt har tilstrekkelig plan for håndtering av overskuddsmasser. Sjødeponi og avrenning fra landdeponi kan medføre stor risiko for marint miljø. Spørsmål til håndtering av overskuddsmasser og deponering av disse er omtalt i Massedeponeringsplan og Miljøprogram. Av overskuddsmassene, som er beregnet til 900.000 pam³, skal 770.000 pam³ transporteres direkte til saltimporttomten i Sandviken for utskipping og bruk i andre byggetiltak. Øvrig restoverskudd av sprengstein, i størrelsesorden 130 000 pam³, må transporteres via etablert vegnett fra uttakssted til midlertidig eller permanent deponi utenfor planområdet, alternativt brukes i andre nærliggende byggeprosjekter. Tunnelarbeidene vil samlet generere ca. 125 000 pam³ bunnrensk som skal håndteres etter regelverket for forurenset avfall.

Fiskeridirektoratet har ingen videre merknader til reguleringsplanene. Vi ber om videre orientering om håndtering av overskuddsmasser og planlegging av deponi i den videre prosessen for Bybaneprosjektet.

Fagetatens kommentar:

Endelig avklaring av massedeponi for overskuddsmasser avklares ikke i reguleringsplanforslaget, og må følges opp videre. Før deponering av masser skal deponi være avklart og regulert/omsøkt. Om deponiplassering berører Fiskeridirektoratets ansvarsområde vil de bli involvert i den formelle prosessen for avklaring av deponiplassering.

Statsforvalteren

Dato: 20.12.2022/02.02.2023

Uttale:

Brev, datert 20.12.2022

Generelle merknader alle delstrekninger.

Statsforvalteren har frist for samordnet uttalelse til 18.01.2023. Denne uttalelsen gjelder Statsforvalterens sektoransvar.

Overordnet

Statsforvalteren ser positivt på at kommunen nå legger frem bybaneplanene for neste byggetrinn, til bydelen Åsane.

Bybaneutbyggingen vil legge et godt grunnlag for å overholde nullvekstmålet og øke miljøvennlig samferdsel som kollektivtransport, sykkel og gange i bydelen.

Nytte/kostnad

Den totale kostnaden for prosjektet overskrider nytten jfr. notat med nyttekostanalyse som ligger ved planbeskrivelsen. Statsforvalteren mener derfor at det bør vurderes nærmere om det er kostnadsbesparende endringer som ikke vesentlig reduserer nytten ved utbyggingen. Og peker på at underjordisk bybanestopp i Sandviken med to innganger, bør kunne revurderes.

Statsforvalteren mener også at trasé videre fra Åsane senter bør avvendes pga. redusert passasjergrunnlag i Vågsbotn sammenlignet med Flaktveit. Peker også på at bybane til Vågsbotn med depot vil føre til nedbygging av fulldyrket jord og ytterligere inngrep i kulturlandskapet.

Mulige konsekvenser for arealutviklingen i Bergen ikke analysert i nyttekostnadsanalysen, og Statsforvalteren peker på at bybaneutbyggingen isolert sett vil øke attraktiviteten og tomteverdier langs bybanen og især bybanestoppene. Dette er gevinster som tilfaller tomteeiere og utviklere og som det bør søkes å fange opp i det videre plan-arbeidet, (jf. grunneierbidrag til Fornebubanen).

ROS og beredskap

Statsforvalteren mener det er gjort et omfattende arbeid med risiko- og sårbarhetsforhold, men mener analysen har noen mangler med hensyn til:

- Tilsiktede hendelser og virkninger for det samlede prosjektet. Her vises også til høringsuttalelser fra Forsvarsbygg og Bane Nor. Mener også at de har for lite informasjon om sikringsrisikoanalysen på DS1 til å kunne vurdere denne, og anbefaler at politiet bør få uttale seg til denne.
- Kaskade/domino-effekter og hvis relevant, uavhengige, men i tid sammenfallende hendelser.

Havnivåstigning og stormflo (gjelder delstrekning 1)

Viser til § 7-2 i TEK17. Når planene legger kravene til sikkerhetsklasse F2 til grunn for Bybanen generelt og i sin helhet når det gjelder sikkerhet mot flom (inkl. havnivåstigning og stormflo), så betyr det at kommunen «toner» ned den samfunnsmessige betydningen av Bybanen. Vi savner en mer utdypende begrunnelse for dette valget.

Statsforvalteren anbefaler kommunen å holde på kravet til sikkerhetsklasse F2 også over Bryggen, og heller argumentere/redegjøre for kompensierende tiltak, med utgangspunkt i veiledningen til TEK17, § 7-2, andre ledd. Det er i praksis nettopp slik argumentasjon som er lagt til grunn for løsningen i planforslaget.

Havnivåstigning og stormflo er en utfordring for store deler av sentrum, og som før eller senere må finne sin løsning uavhengig av Bybanen, jf. bl.a. omtale i Bergen kommunes helhetlige ROS-analyse

(Bergen ROS 2020) og hovedplan for avløp og vannmiljø 2019 - 2028. I Bergen kommunes hovedplan for vann og avløp (2019-2028) er det beskrevet at på lang sikt skal skadevirkninger som følge av havnivåstigning begrenses ved at det etableres barrierer ved innløpet til Vågen og Store Lungegårdsvann, eventuelt i Damsgårdssundet ved Puddefjordsbroen. Statsforvalteren understreker betydningen av at dette arbeidet blir satt i gang så snart som mulig.

Tunnel Koengen (gjelder delstrekning 1)

Statsforvalteren mener tilgangen til havnen med jernbane er viktig i et beredskapsperspektiv, og at det er viktig for forsvarsevnen å kunne benytte Bergen havn til å ta imot og laste gods direkte over på jernbane. Statsforvalteren kan ikke se at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til det, og mener derfor at det må vurderes tiltak for at det ved spesielle beredskapssituasjoner blir sikret tilgang mellom havnen og jernbanen.

Oppsummering - dialogmøte

Statsforvalteren samordner innsigelser fra Bane Nor, Forsvarsbygg, NVE og Statens vegvesen, jf. kopier til Bergen kommune. De samlede, statlige interessene i planene vil bli gjennomgått og drøftet på avtalt dialogmøte 12.01.2023.

Statsforvalteren vil ta endelig stilling til hvilke statlige innsigelser som ev. må fremmes etter at dialogmøtet med kommunen som planmyndighet er avholdt. Samordnet uttalelse med eventuelle gjenstående innsigelser vil bli sendt inn.

[Brev, datert 02.02.2023](#)

Samordnet uttalelse til reguleringsplaner til offentlig ettersyn for bybanen til Åsane inkludert avskjæring av innsigelse fra Bane NOR

Statsforvalteren viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå Kommunal- og distrikts-departementet, KDD) av 22.12.2017 om delegasjon av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven til Statsforvalteren.

Viser til uttalelser med innsigelse fra Bane NOR (datert 05.12.2022), Forsvarsbygg (datert 07.12.2022), Norges vassdrags og energidirektorat, NVE (datert 08.12.2022) og Statens vegvesen (datert 07.12.2022).

Dialogmøte om statlige innsigelser ble avholdt 12.01.23, med deltagelse fra Bergen kommune, Bane Nor, Forsvarsbygg, NVE, Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Statsforvalteren. Referat fra møtet ligger i brevet.

Oppsummering fra dialogmøte 12.01.2023 viser at prosesser som pågår mellom kommunen og Forsvarsbygg, NVE og Statens vegvesen om innsigelsespunkter, ser ut til å finne tilfredsstillende løsninger gjennom en utvidet medvirkning. Statsforvalteren ser derfor ikke behov for å ta stilling til disse konfliktpunktene nå, men ber om å bli holdt orientert om konklusjonene fra de kommende drøftingene.

Innsigelsen fra Bane NOR blir avskåret slik at den ikke blir fremmet for kommunen.

Fagetatens kommentar:

Nytte/kostnad

- *Underjordisk bybanestopp i Sandviken med to innganger er vurdert. Fagetaten i Bergen kommune er enig med Vestland fylkeskommune og Statsforvalteren om at alternativ 1 med en ekstra inngang i Gørbitz gate ikke kan forsvares ut fra et kost-nytte perspektiv, og anbefaler at alternativ 2 med en publikumsinngang fra området ved Sandvikskirken legges til*

grunn for videre prosjektering og bygging. Revidert planforslag er oppdatert ihht til denne anbefalingen.

ROS og beredskap: ROS-analysen er oppdatert som en del av det reviderte planforslaget:

- *Tilsiktede hendelser og virkninger for det samlede prosjektet har fått et eget delkapittel for hver delstrekning i ROS-analysen. Der vises også til sikringsrisikoanalysene som er utført for Gulating og for forsvarets anlegg ved Sandbrogaten.*
- *Kaskade/domino-effekter er ikke behandlet i ROS-analysen, men det vises til Fare- og RAM-logg, som også er oppdatert ihht innspill fra Statsforvalter.*

Havnivåstigning og stormflo

Bergen kommune og Norconsult har vurdert denne saken på nytt og har gjort følgende vurdering:

ROS-analysen til BT5, og av valg av sikkerhetsklassen for strekningen langs Bryggen, er gjort med utgangspunkt i sårbarhets- og risikovurdering av de spesielle hensynene som må tas der, sammenlignet med andre delstrekninger. Sikkerhetsklasse F1 er valgt på grunn av de begrensede konsekvensene (jf. akseptkriteriene i TEK 17). Det er blant annet valgt en løsning med å stoppe driften langs med Bryggen i en stormflosituasjon. Det er gjort mange avveininger, knyttet til samfunnsikkerhet, samfunnsverdi, økonomi, drift, og særlig i forholdet til verdensarven.

Det er argumentert med lave konsekvenser ved stormflohendelser da det kun er skinnegangen som ligger på kotehøyde 175 cm (NN 2000) som vil bli oversvømt, det er ingen annen teknisk infrastruktur (likeretter el.) på denne begrensede strekningen langs Bryggen. Slik teknisk infrastruktur (som ligger utenfor strekningen langs Bryggen) ligger i sikkerhetsklasse F2 og skal plasseres på et tilstrekkelig høyt kotenivå (206 cm) eller sikres mot vanninntrenging.

På denne bakgrunn anbefales at sikkerhetsklasse F1 beholdes langs Bryggen. Vurderinger og tiltak som ligger i ROS-analysen redegjør for dette.

I møte med Fagdirektør fra Statsforvalter 10.03.23 ble vurderinger gjennomgått og uklareheter i beskrivelsen i ROS-analysen mht avgrensning av strekningen der sikkerhetsklasse F1 er lagt til grunn, ble oppklart. Det gjaldt spesifikt at det på strekningen langs Bryggen kun er skinner, ikke annen teknisk infrastruktur som kan ta skade av stormflo. Slik teknisk infrastruktur ligger i områder der sikkerhetsklasse F2 legges til grunn.

Tunnel Koengen

- *Fagetaten har fulgt opp faglig råd fra Forsvarsbygg om å muliggjøre reetablering av jernbanetunnelen i et beredskaps-/ styrkeoppbyggingsperspektiv. En omplassering av likeretterstasjon til Bybanen er lagt inn i planen for å enklere kunne reetablere en slik forbindelse hvis behov. Se notat: NO-DS1-036 DS1 – Reetablering av jernbanesporet til Koengen ved et ekstraordinært og kritisk behov.*

Oppfølging av innsigelsene

Plan- og bygningsetaten har hatt god dialog med Forsvarsbygg, NVE og Statens vegvesen om innsigelsespunkter, og kommet til enighet med partene om løsninger slik at innsigelser er trukket. Det gjenstår et punkt i innsigelsen fra Statens vegvesen om miljølokket i Eidsvåg, det pågår en dialog mellom byrådsavdeling i Bergen kommune og Statens vegvesen for å løse dette.

Ungdomsrådet

Dato: 11.01.2023

Merknad:

Ungdomsrådet er bekymret for dagens kollektivtilbud, ulempe ved bytter og reisetid, spesielt for de som ikke bor tett på Bybaneholdeplassene.

Innsender mener at planen bidrar til økt trafikk og farlig skoleveier i Sandviken og Sandviksveien rundt barneskolene og ved Rothaugen ungdomsskole. Rådet ønsker trygg og sikker vei til skole og fritidstilbud. Ønsker fartshumper, gangfelt og signalregulering.

Fagetatens kommentar:

Med bybane vil hele Sandviken få et svært forbedret kollektivtilbud. Eksisterende busstilbud vil bli tilpasset for å komplettere Bybanen. Reisetiden med Bybanen fra Torget til Åsane terminal vil bli ca. 17 minutter og er det samme som rutetiden for bussen er i dag. Bybanen kan holde samme kjøretid uavhengig av om det er kø på E39 til Åsane. Reguleringsplanen legger til rette for lokal, ekspress og regionale bussruter som en del av kollektivnettet. Ruteopplegget for buss er ikke en del av reguleringsplanen. Ved alle omlegginger av ruter i kollektivtrafikken er målet å gi flest mulig et godt tilbud, men noen kan også oppleve ulemper. Erfaringen er at tilbud og bruk av busstilbudet blir større når Bybanen kommer i drift.

Bybaneprojektet skal bygge opp under målet om å unngå vekst i personbiltrafikken.

Reguleringsplanen i sentrum og i deler av Sandviken vil biltrafikken reduseres. En del gjennomgangstrafikk gjennom Sandviken vil kjøre Fløyfjellstunnelen eller velge vekk bilen. I enkelte gater vil trafikken øke. Forslag til avbøtende/fartsdempende tiltak for dette er beskrevet i

[Trafikkplan sentrum](#).

Skolevei og gangforbindelser for skolebarn vil ha spesielt fokus når anleggsgjennomføringen planlegges, og faseplaner utarbeides. Dersom en forbindelse må stenges, vil det bli etablert og skiltet en alternativ gangforbindelse. Berørte parter og naboer vil få en kontaktperson i Bybanen Utbygging som koordinerer informasjon mellom utbygger og berørte parter, også skole/barnehage.

Merknaden tas til orientering.

Merknader fra lag og organisasjoner

Bergen Næringsråd

Dato: 20.12.2022

Merknad:

Bergen Næringsråd støtter bybaneprojektet som en viktig oppgradering av kollektivsystemet og et bidrag til bedre byutvikling. For denne høringen legger vi til grunn at det foreligger et overordnet bystyrevedtak som planforslaget bygger på. Vår uttalelse tar derfor kun utgangspunkt i dette. Så langt vi kan se er planforslaget i tråd med bystyrets overordnede vedtak. Vi viser til vår uttalelse til Trafikkplan sentrum, og vil peke på noen av de samme utfordringene her. Hovedpunktene i vår uttalelse er:

1. Bybanen er et strategisk viktig prosjekt for Bergen.
2. Konsekvensene for næringsdrift i byggeområdet er ikke utredet, verken de negative virkningene i byggeperioden eller eventuelle positive virkningen etter ferdigstilling. Dette må utredes gjennom egen konsekvensutredning.
3. Avbøtende tiltak i byggeperioden og kompensasjon til næringsdrivende må klargjøres og sikres.
4. Stenging av Bryggen for trafikk kan ikke skje før forlenget Fløyfjellstunnel er på plass.
5. Løsningen i Eidsvåg er svært inngripende, og har store negative konsekvenser for utviklingen av området.
6. Reell byggetid og anleggstid må avklares og tydeliggjøres.

Fagetatens kommentar:

Mål om å legge til rette for byutvikling ligger til grunn for bybaneprojektet. Konsekvensene for byutvikling, som inkluderer næringslivet, er vurdert i konsekvensutredningen og gjennom alle faser av prosjektet fra 2011 og frem til reguleringsplanforslaget nå leveres for 2 gangs politisk behandling. Konsekvensene av anleggsvirksomheten for byområdene, og spesielt for sentrum, er vurdert i planarbeidet. Det er også utarbeidet et eget notat om anleggsgjennomføring i sentrum som ligger ved fagnotatet. Mer detaljer om anleggsgjennomføring blir klart gjennom prosjekteringsfasen. Da er det viktig med god informasjon og dialog med alle berørte parter, både for å minimere konsekvenser og få på plass avbøtende tiltak/kompensasjon, men og for å velge de beste løsningene. Bybanen utbygging vil i samarbeid med Statens vegvesen være byggherre for det meste av anlegget, og det bør etableres gode rutiner mellom disse og de næringsdrivende som blir berørt.

Bergen Sentrum 2050

Dato: 15.12.2023 (DS1) / 21.12.2022 (felles)

Merknad:

Bergen 2050 har i en egen uttalelse lagt frem en anbefaling av at det supplerende utredninger for dagalternativet, utredes et realistisk tunnel-alternativ for sentrum og Sandviken. På denne måten vil man, uten utsettelse i tid, få et forsvarlig grunnlag for endelig valg av baneløsning gjennom sentrum.

Når det gjelder det alternative forslaget til løsning som Bergen 2050 har laget, er dette i stor grad likt det som Jon Hamre har laget. Hamre beskriver selv sammenhengen slik:

Denne planen er i hovedsak utviklet av Jon Hamre Trafikkonsept. Sandviken – Sentrumstunnelen er på strekningen Amalies Skram – Øvregaten, samt anleggs og byggekonsept (TBM) er utviklet i regi av Bergen sentrum 2050. Her har tunnelektspertene Frode Arnesen og Gunnar Gjerdingen vært sentral i å utvikle og kvalitet sikre konseptene. Karsten Aubert har bidratt med sin ide om tunnelinngang i Marken som er blitt en sentral del at tunnelkonseptet

Fagetatens kommentar:

Flere av innspillene til reguleringsplanene kommer med egne og til dels vesentlig endrete løsninger for hele prosjektet, spesielt i sentrum. Det er lagt mye arbeid i disse løsningene. Det er ikke mulig for plan- og bygningsetaten å vurdere konsekvenser av disse forslagene eller hvor funksjonelle de er, uten å gjennomføre større utredninger og bruke vesentlig mer ressurser og tid. Planprosessen har pågått i mange år, og etter en rekke vedtak, utredninger og høringer er foreliggende utkast til reguleringsplan utarbeidet. Så, selv om det skulle være kvaliteter ved de fremlagt forslag, ligger det utenfor plan- og bygningsetaten sitt mandat å endre de grunnleggende løsningene for prosjektet nå.

En overordnet vurdering av Bergen 2050 sitt forslag er:

- Det er et stort arbeid som legges frem, med forslag til detaljerte løsninger for hele sentrum og helt ut til NHH. Det er som sagt ikke mulig å kommentere alle forslagene her.
- Hovedutfordringene med forslagene i sentrum er at de ikke forholder seg til Bystyret sine vedtak om dagløsning. Med bakgrunn i tunnelutredningene som plan- og bygningsetaten la frem i 2021, vil forslagene fra Hamre/Bergen 2050 ha følgende utfordringer:
 - Vil være vesentlig mer kostbare å bygge enn planforslaget fra plan- og bygningsetaten, på grunn av store tunnelanlegg, inkludert holdeplasser under bakken.
 - Gi dårligere betjening av sentrale sentrumsområder, som Vågsbunnen og områdene rundt Vågen.
 - Ha store fremdriftsutfordringer i forhold til planprosess, og forventede problemer med høyere kostnader, anleggsgjennomføring, grunnvann og kulturminner.

Merknad som gjelder planforslag for Bybanen Delstrekning 1: Kaigaten – Sandbrogaten spesielt, er oppsummert og kommentert under den delstrekningen.

Bergenslisten

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Bergenslisten støtter ikke at Torget og Bryggen skal båndlegges med et dobbeltsporet «light rail»-prosjekt. Vår holdning er å utvikle områdene mot en visjon der mest mulig tung trafikk fjernes og der fristilt areal brukes til myk menneskelig aktivitet.

En vil peke på at vendesløyfe mot Engen og deretter dagløsning mot Dokken etablerer ytterligere tungtransportbruk av gategrunn. Bergenslisten støtter at en nytter tverrslag for bybanetunnel bak Bryggen til å bringe stein ut på Dokken og deretter etablerer underjordisk bane til Dokken, med et stort stoppested i fjellmassivet under Torgalmenningen.

En bane som sendes ut i diverse c-moment i sentrum i forhold til sin størrelse, vekt og lengde vil på grunn av lang stoppetid på grunn av meget kompliserte sikthold for sjåfør medføre at det blir mange ulykker.

Bergenslisten deler ikke det syn at en behøver å komme opp i Amalie Skrams vei for et åpent stopp før en går i fjell igjen. Det rasjonelle er at også stoppet i Skrams vei eller dette området er helt eller delvis underjordisk. Da kløyver en ikke Sandvikens atkomst fra øvre deler mot sjøen.

Bergenslisten finner forslaget om å utsette beboerne i områdene rundt planlagt steinsortering og tverrslag ved saltimporten for denne ekstreme aktiviteten som grotesk. Å utsette så mange mennesker, herunder eldre i seniorleiligheter for massiv støy, vibrasjoner og støv i og utenfor boligene sine for å spare to til fire års framdrift for bybaneutbyggingen er helt ute av proporsjoner

Bergenslisten mener at å la motorveien gå i åpen løsning over/tett ved drikkevannskilden til 40.000 mennesker er et brudd på gjeldende direktiv og forskrifter både i EU/EØS området og i nasjonal forskrift.

Bergenslisten registrerer at de mange kulturscener fra Koengen, via Bryggen med blant annet Madam Felle og på begge sider av Torget med for eksempel Scruffy Murphy kommer til å lide både under et langt anlegg og sannsynligvis etterpå.

Bergenslisten påpeker at selv når en får etablert Bybane til Åsane sentrale deler så gjenstår store utfordringer i nord, om ikke vei mot Nordhordland bygges og ringvei mot øst. Bebyggelsen i Åsane ligger ikke i hovedsak ved traseen. Bergenslisten etterlyser en plan for hvordan banen skal tjene hele bydelen og ikke gi lengre reisetider. Bergenslisten mener at oppgradering av miljøet i Åsane Sentrale deler må starte umiddelbart og at dette ikke kan vente til perioden rundt 2040.

Fagetatens kommentar:

Dagløsningen for trase gjennom sentrum ble vedtatt i Bergen bystyre høsten 2021, og er lagt til grunn for planarbeidet. Et av hovedargumentene var at en dagløsning gir bedre tilgjengelighet til sentrum for mange mennesker, og legger til rette for til aktivitet og vekst i sentrum.

Bergenslisten sine innspill retter seg i hovedsak mot saken som ble behandlet av Bystyret høsten 2021. De viser også til løsningene som er fremmet av Bergen 2050 og Jon Hamre. Konsekvenser av anleggsperioden er kommentert i eget notat, og det vil i videre prosjektering bli lagt vekt på god informasjon/dialog med berørte, og at endelige løsninger blir urbane, lettlete og trygge for alle ulike brukere av byen. Se eget notat for Anleggsgjennomføring, vedlegg til fagnotat for DS1.

Holdeplass i Amalie Skrams vei er viktig for betjeningen av Sandviken. Bergen 2050 foreslår å legge denne strekningen og holdeplassen her, under bakken. En underjordisk løsning vil øke kostnadene vesentlig, og det er vanskelig å forsvare ut fra forventet antall brukere av dette stoppet. For å ivareta kulturmiljøet hensyntar planen i Sandviken forbindelser og trapper til sjø.

Masseuttak på Saltimporttomten i Sandviken går som egen reguleringssak. Naboer og konsekvenser håndteres og avveies der. Men om en får mulighet til å benytte massene på Dokken, vil dette utvilsomt gi vesentlige gevinster for samfunnet med utlasting på Saltimporttomta (unngå veitransport, kort reise, og nyttig bruk).

Det er gjort grundige vurderinger i reguleringsplanen for å ta vare på drikkevannet Jordalsvannet. Det er utarbeidet et notat, «Vurdering av luftforurensning ved Jordalsvatnet», vedlagt reguleringsplan DS3. Resultatene fra modelleringene viser at det er svært lite sannsynlig at støv fra vegtrafikkene på ny E39 vil kunne forurense drikkevannet i Jordalsvatnet. Det er i tillegg strenge krav i planbestemmelser for utføring av anleggsarbeid i området. E39 går i åpen løsning tett ved drikkevannskilden i dag, og tiltaket forverrer ikke dagens situasjon.

Det er vurdert at miljølokk til Jordalsstemma kan ha positiv effekt for området for fremtidig lokalsamfunnsutvikling. Forslaget gir mindre barriere enn dagens situasjon.

Anleggsperioden i sentrum vil ha negative konsekvenser. Arrangement o.l. på utearealer i sentrum i anleggsperioden må vurderes nærmere, for å se på hva som er mulig når og hvilke tilpasninger som eventuelt kan gjøres. Tilkomst til næringsdrivende i sentrum vil ivaretas i anleggsperioden, men kan bli midlertidig omlagt. Erfaring fra tidligere byggetrinn og andre byer tilsier en utvikling og vekst rundt bybaneholdeplasser når anlegget åpner, som på lang sikt vil kunne være positiv for både næringsliv og kulturliv i sentrum.

Det foreligger en plan for et samlet kollektivsystem i Åsane, der buss og bane virker sammen med andre transportmidler som gange, sykkel og bil. Det er ikke rasjonelt å benytte Bybanen til å gi flatedekning til hele bydelen. Bybanen har som oppgave å ta de tyngste transportstrømmene.

Bergen Taxi

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Vi har følgende generelle kommentarer til planforslag for bybanen (alle strekninger, PlanID 65800000-65840000):

1. Vi registrerer med bekymring at taxi heller ikke denne gangen er nevnt i planforslaget. Dette til tross for at forslaget vil ha innvirkning både på taxiholdeplasser, kollektivtraseer og overganger mellom tilpasset transport og banens terminaler/stopp. Vi ber innstendig om at dette innarbeides i det videre planarbeidet
2. Taxi er gjentatte ganger de senere årene definert som en del av kollektivtransporten, og må ha tilgang til alle kollektivtraseer, både permanente og midlertidige. Taxi er også en bærekraftig del av mobilitetstilbudet. Etter planen vil bl.a. våre biler være 100% utslippsfrie når arbeidene starter.
3. Planforslagene ser ut til å berøre etablerte taxiholdeplasser. Det er avgjørende for taxitilbudet at disse plassene beholdes – og at det i den grad de berøres avsettes fullverdige og hensiktsmessige erstatningsareal

Vi ser at fremkommeligheten i mange områder vil bli kraftig redusert i anleggsperioden. Vi vil derfor understreke viktigheten av at:

4. det planlegges for god ankomst til alle adresser i anleggsperioden
5. det særlig legges til rette for adkomst til trafikknutepunkter som båt- og bussterminaler, samt hoteller og andre adresser med stor trafikk
6. Vi vil understreke betydningen av sømløs overgang mellom taxi og bybane, slik at også eldre og bevegelseshemmede kan benytte bybanetilbudet. Det vil bl.a. kreve god tilgang for på- og avstigning for taxi i kort gangavstand til stopp/terminaler, samt adkomst som tilfredsstillende krav til universell utforming. Det må også være mulig for passasjerer å bestille taxi ved ankomst med banen (last mile), noe som bl.a. innebærer tilstrekkelig oppstillings-/venteplass for biler.
7. På generelt grunnlag er vi fortsatt kritisk til valg av en dagløsning gjennom sentrum. Vi frykter konsekvensene dette vil ha både for viktige byrom, verdensarvstatus og tilgang til sentrum for byens befolkning – særlig under en lang og til dels uavklart anleggsperiode. Vi frykter også

store konsekvenser for næringsdrivende og servicetilbud i sentrum, samt trafikkaos og manglende omkjøringsmuligheter ved f.eks. stengte tunneler.

Bergen Taxi har også kommet med innspill til enkeltdestrekninger. Disse er oppsummert og kommentert under de delstrekningene det gjelder for.

Fagetatens kommentar:

1. Taxi er en del av det helhetlige kollektivtilbudet. Løsningene er vurdert i et helhetsperspektiv der taxi inngår sammen med andre kjøretøygrupper og som en del av kollektivtrafikken.
2. Taxi har som hovedregel tilgang til kollektivnettet. Det er begrensninger i hvilke kjøretøy som har tilgang til Bybanens trasé, se reguleringsbestemmelsene for DS1 i sentrum.
3. Trafikksystemet vil legges om i stor grad, og alle trafikantgrupper berøres. Det legges til rette for taxiholdeplasser på Åsane terminal.
4. og 5. Fremkommeligheten vil bli berørt i anleggsperioden. Tilkomsten til de enkelte adressene og målpunktene bli vurdert i anleggsfasen.
6. Flere av holdeplassene vil kunne gi enkel overgang mellom Bybane og taxi. Ventende taxier får egne plasser på Åsane terminal.
7. Bystyret behandlet sak om alternativ i sentrum i møtet 15.12.2021 og valgte dagløsning. Fordeler og ulemper med løsningen er beskrevet i saken. Se eget notat om anleggsgjennomføring vedlagt reguleringsplan DS1.

Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, LUKS

Dato: 5.12.2022

Merknad:

Felles:

Fremkommelighet, tilgang til mottakssted for varetransport, avfallshåndtering, netthandel osv. må ivaretas.

Planen må også ivaretas fremkommeligheten for varetransport under arbeidet med Bybanen, samt sikre at det ikke kommer i konflikt med etablerte vareleveringsplasser, eventuelt må det etableres midlertidige plasser i arbeidsperioden med Bybanen slik at det er mulig å få levert varer i henhold til norsk regelverk. Planen må også ivareta sjåførens arbeidsmiljø.

Dimensjonere for: distribusjonsbiler må ha bredde 3m for biloppstillingslommer. Kjørebane minst 3,5m for lastebiler.

Viser til gjeldende norsk regelverk, mtp. vegbredder og fremkommelighet for vareleverandørene. Store kjøretøy har en bredde på 2,6m + speil (30cm) på begge sider = total kjøretøybredde 3,2m. For toveistrafikk er nødvendig vegbredde 7m, for envegtrafikk 3,5m. Redusert bredde gir risiko for ulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter.

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt for å unngå farlige situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet der syklistene kommer i full fart. Viser til Klæbuveien i Trondheim der biloppstillingsplassene måtte flyttes etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen med sykkelfelt på innsiden.

Biloppstillingsplasser: Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20m per kvartal på alle steder hvor det er næringsvirksomheter, bredde 2,8m. Det må også settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser i boligområder.

Lover og forskrifter. Viser til TEK17 (tidl. TEK10), IK-Mat-forskriften, Arbeidstilsynets regler. Viser også til bransjestandarder og LUKS egne hjemmesider. Peker spesielt på at avstand fra biloppstillingsplass til varens plassering ikke må overstige 50m for enkeltleveranser, og at det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen typisk benytter.

Transportveiene på kommunal grunn må være frie for snø og is fra lovlige biloppstillingsplasser til dit næringsdrivende har fått godkjent å ta imot sine varer, noe også planen må ta høyde for.

Innspill til DSS er oppsummert under DSS.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten har hatt dialog med LUKS underveis i prosjektet. LUKS har kommet med innspill til løsninger underveis.

Varelevering har vært tema i planarbeidet, med tanke på utforming av vegnett og kjøremønster, tilkomstløsninger og biloppstillingsplasser. Løsningene er blitt vurdert på hver delstrekning, tilpasset behovene på ulike steder langs strekningen Bergen sentrum-Vågsbotn. Fagetaten har mottatt innspill fra grunneiere og næringsdrivende langs strekningen som omhandler forhold for varelevering.

Det er arbeidet for å imøtekomme regelverk, og det er kjørt sporing av kjøretøy for å sikre at veggeometri og biloppstillingsplasser er tilpasset kjøretøytypene som benyttes på de aktuelle stedene.

Sykkelfelt: Langs Bryggen og i Sjøgaten er det biloppstillingsplasser langs med sykkelfelt. Biloppstillingsplassene er på *innsiden* av sykkelfeltet (biloppstillingsplassen er mellom sykkelfeltet og fortauet). Dette er i tråd med LUKS sitt innspill.

Innspill til DSS er kommentert under DSS.

Naturvernforbundet

Dato: 24.12.2022

Merknad:

1. NVH gir sterk støtte til planene for Bybane til Åsane som nå er lagt frem som forslag til reguleringsplan
2. NVH advarer mot alle veiplanene som kan undergrave mål om redusert biltrafikk i Bergensområdet
3. Anleggsarbeidet gjennom sentrum må blir iverksatt med en sikker beredskapsakse for utrykningskjøretøy
4. NVH vil støtte Fylkeskommunen sitt forslag om å bygge Bybanen i flere byggetrinn slik at strekningen fra Sentrum til Amalie Skrams vei kan bli bygget før Fløyfjellstunnelen blir forlenget.
5. NVH støtter forslaget om at veidelene av bybaneprojektet bør bli tatt ut av finansieringsplanene og bli henvist til vegbudsjettene.
6. Bybanen til Åsane bør få 80% statlig finansiering
7. Mange ulike virkemidler mot økt veitrafikk må tas i bruk

Fagetatens kommentar:

1. Punktet tas til orientering.

2. I denne saken inngår forlenging av Fløyfjellstunnelen og omlegging av eksisterende gatenett. Valg om å forlenge Fløyfjellstunnelen ble gjort i Bystyrevedtak 20.4.2016. Omlegging av gatenettet kommer som en konsekvens av etablering av Bybane og sykkelrute.
3. Rute for utrykningskjøretøy ivaretas gjennom anleggsgjennomføringen. Se blant annet vedleggene til planforslaget, f.eks. DS1, vedlegg til E.1. Y-tegninger Anleggfaseplaner.
4. 5. og 6. Vurderingen av byggetrinn og finansiering gjøres etter at reguleringsplanen er vedtatt.
7. Ulike virkemidler blir vurdert i Miljøløftet, som har som mål om nullvekst i persontransport med personbil.

Syklistforeningen

Dato: 19.12.2022

Merknad:

Syklistenes Landsforening Bergen og omegn har merknader til hele planforslaget samlet og til hver enkelt delstrekning.

Felles for alle delstrekninger:

Syklistforeningen understreker at de er en forening for *alle* syklende, at de også vektlegger forholdene for andre myke trafikanter.

Hovedkonklusjonen fra syklistforeningen er at de ser behov for vesentlige endringer på planen for hovedsykkelrute til Åsane.

- Standarden og ambisjonsnivået må heves betraktelig
- Graden av måloppnåelse ansees som lav, gitt den historiske muligheten for betydelig infrastrukturgrep som ligger i utbyggingen av bybanen til Åsane.
- Det pekes på BT4, der det er bygget en sammenhengende «høystandard» sykkelvei til Fyllingsdalen, i tråd med anbefalingene i håndbok V122.
- Bergen har med sin sykkelandel på 3% en mye lenger vei å gå enn andre norske byer, og kan ikke redusere standarden på videre utbygging av sykkelinfrastrukturen i det omfanget denne planen legger opp til, uten å være i konflikt med nasjonale målsetninger.
- I nasjonale sykkelundersøkelser skårer Bergen dårlig på punktet som gjelder trygghetsfølelse, som er en veldig viktig faktor for å få flere til å velge sykkel. Planen bygger i for liten grad opp under dette, og det må derfor gjennomføres vesentlige endringer i planforslaget.
- Planen viser ingen sammenhengende, god, trygg eller attraktiv hovedsykkelvei, og vil dermed bare i begrenset grad styrke sykkelens mulighet til å bidra til nullvekstmålet i biltrafikk.
- Planen må endres slik at den viser en *høystandard* hovedsykkelvei uten vesentlige hindringer som reduserer framkommeligheten, og uten løsninger som krever en rekke fravik fra håndbok V122.
- Nasjonale føringer er tydelige på at sykkelandelen skal økes til 20% i de sentrale delene av byen, og 10% for kommunen samlet. I fagdokumentene refereres det kun til mål om 10% sykkelandel, og dette er angitt som dimensjoneringsgrunnlag.

Syklistforeningen har i 13 punkter oppsummert løsninger de er uenige i, og som er gjentakende gjennom hele prosjektet.

1. Avbrudd og systemskifter

2. Sykkelfelt på utsiden av parkerte biler
3. Sykkelfelt inntil bybanen
4. Kryssing av skinnegang
5. Smale sykkelfelt
6. Sykling i blandet trafikk
7. Sykkelfelt som opphører ved busstopp
8. Ikke gjennomgående løsning for sykkel i kryss
9. Avkjørsler som bryter opp ruten
10. Brostein
11. Manglende kobling til målpunkt og øvrig veinett
12. Krappe svinger
13. Bratte bakker

Syklistforeningen mener at planen bærer preg av mange kompromisser og av at syklistene har blitt prioritert lavest når knappe arealer skal fordeles mellom trafikantgrupper. De mener dette tyder på at transportpyramiden for grønn mobilitet ikke har blitt lagt til grunn, spesielt for sentrum og Sandviken.

Deler av innspillet fra Syklistforeningen som kun gjelder de enkelte delstrekningene, er oppsummert i DS1, DS2, DSS, DS3 og DS4-dok.

Fagetatens kommentar:

Bybaneprojektet er en del av Miljøløftet, som har som mål om at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektiv.

Bergen kommune deler ambisjonen om å nå de nasjonale målene for økt sykkelandel i by, og legger vekt på å sikre et godt sykkeltilbud gjennom alle arealplaner som utarbeides i kommunen. Sykkelanleggene planlegges for 10% sykkelandel i kommunen.

Vi deler også ønsket om bedre tilrettelegging for alle myke trafikanter. Gåstrategien har som mål om at flere skal gå mer og 30 % andel gående. Prosjektet inneholder mye ny tilrettelegging for gående.

Bybaneprojektet med hovedsykkelrute til Åsane bygger opp under strategiene og har som mål å styrke bymiljøet og gi en trygg og effektiv reise. Dette innebærer at løsningene må tilpasses eksisterende bymiljø. Prosjektet har planlagt så gode løsninger som mulig med hensyn til eksisterende bymiljø og kulturminner.

Syklistforeningen ønsker seg en gjennomgående sykkelveg i egen trasé og med færrest mulig kryssningspunkt. Vurderingene i planen har vist at forholdene ikke ligger til rette for dette i sentrum og Sandviken, der det er mange trafikantgrupper som må dele på begrensede arealer. I sentrumsområder må kjørende, inklusiv bybanen og syklistene, tilpasse hastigheten til situasjonen.

Hovedsykkelruten er utformet i henhold til krav og anbefalinger i Statens vegvesens håndbøker og veiledere, og sikrer et godt sammenhengende sykkeltilbud mellom Bergen sentrum og Åsane, der trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende er ivaretatt. Det er søkt fravik for løsningene der det er behov for spesiell tilpassing. I sentrum er det også gjennomført en Hazid-analyse for løsningene, som ligger til grunn for fravikssøknadene.

Deler av innspillet fra Syklistforeningen som kun gjelder de enkelte delstrekningene, er kommentert i DS1, DS2, DSS, DS3 og DS4-dok.

Merknader fra private interesser

Aksjonsgruppen Bergens mødre

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Aksjonsgruppen Bergens mødre er positive til planene, understreker betydningen av følgende grep som vil forsterke de positive effektene:

- Sykkelveien vil forsterke helsegevinsten.
- Dagløsningen i sentrum forsterker effekten på tilgjengelighet og sosial utjevning
- De positive effektene blir også særlige sterke når banen legges i eksisterende motorvei slik reguleringsplanen i Ytre Sandviken med forlenget Fløyfjellstunnel

Fagetatens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Jon Hamre

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Forslag til alternativ løsning som etter innsenders mening kollektivfaglig er overlegent bedre enn kommunens reguleringsplan og strategi for videre utvikling av bybanen mot vest:

- Flere med gangavstand – Binder sammen boliger og funksjoner i Åsane
- Bedre utforming av terminal og stasjoner for omstigning med buss
- Kortere reisetider til sentrum
- Mye kortere reisetider gjennom sentrum
- Optimal plassering av omstigning i sentrum
- Trafikksikker og punktlig uten konfliktpunkt med annen trafikk.

Fagetatens kommentar:

Flere av innspillene til reguleringsplanene kommer med egne og til dels vesentlig endrete løsninger for hele prosjektet, spesielt i sentrum. Det er lagt mye arbeid i disse løsningene. Det er ikke mulig for plan- og bygningsetaten å vurdere konsekvenser av disse forslagene eller hvor funksjonelle de er, uten å gjennomføre større utredninger og bruke vesentlig mer ressurser og tid. Planprosessen har pågått i mange år, og etter en rekke vedtak, utredninger og høringer er foreliggende utkast til reguleringsplan utarbeidet. Så, selv om det skulle være kvaliteter ved de fremlagte forslag, ligger det utenfor plan- og bygningsetaten sitt mandat å endre de grunnleggende løsningene for prosjektet nå.

En overordnet vurdering av Hamre sitt forslag er:

- Det er et stort arbeid som legges frem, med forslag til detaljerte løsninger på de fleste deler av den nye banetraseen. Det er som sagt ikke mulig å kommentere alle forslagene her.
- Det er gode grunnleggende tanker om kollektivbetjening av Bergen sentrum som ligger til grunn for konseptet, med mulighet for et rasjonelt og effektivt (og relativt raskt) driftsopplegg.

- Hovedutfordringene med forslagene i sentrum er at de ikke forholder seg til Bystyret sine vedtak om dagløsning. Med bakgrunn i tunnelutredningene som plan- og bygningsetaten la frem i 2021, vil forslagene fra Hamre ha følgende utfordringer:
 - Vil være vesentlig mer kostbare å bygge enn planforslaget fra plan- og bygningsetaten, på grunn av store tunnelanlegg, inkludert holdeplasser under bakken.
 - Gi dårligere betjening av sentrale sentrumsområder, som Vågsbunnen og områdene rundt Vågen.
 - Ha store fremdriftsutfordringer i forhold til planprosess, og forventede problemer med høyere kostnader, anleggsgjennomføring, grunnvann og kulturminner.

Enkelte forhold som kun gjelder DS4 er kommentert i DS4-dok.

Karen Ellinor Iden

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Alt annet kan ikke vike for bybanen. Den fører med seg alt for mye støy. Den må i tunell med utganger på sentrale steder og rullebånd/rulletrapper ut i dagen som på Haukeland sykehus stasjon.(den er perfekt👍👍) Hvis ikke det er penger til en slik innretning så skaff elbusser og andre mindre forurensende fremkomstmiddel. Men det er jo vilje til tunneller alle andre steder enn i sentrum, der de største ødeleggelsene vil skje i forhold til gamle «Bergensskatter» Vi i sentrum, Sandviken, Eidsvåg og Åsane vil ikke ha dette toget der alt annet må vike for den

Det er sendt inn flere merknader fra Karen Ellinor Iden. Se også merknadsskjema med kommentar for DS1

Fagetatens kommentar:

Dagløsningen for trase gjennom sentrum ble vedtatt i Bergen bystyre høsten 2021, og er lagt til grunn for planarbeidet. Et av hovedargumentene var at en dagløsning gir bedre tilgjengelighet til sentrum for mange mennesker, og legger til rette for til aktivitet og vekst i sentrum.

Se kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050. Se også planbeskrivelsen, kap. Støy. Kurveskrik fra vogner skal forebygges gjennom tiltak.

Knut Øvrebø

Dato: 20.12.2022

Merknad:

Innsenderen er positiv til Bybanen, men stiller spørsmål om det finnes rimeligere løsningsvalg med tilsvarende måloppnåelse.

Merknaden stiller spørsmål til om en ikke heller burde gjøre Bryggen fri for all trafikk og peker på flere ulemper ved å la Bybanen gå langs Bryggen. Ulempene knyttes til høye investeringskostnader, trafiksikkerhet og hastighet, driftsstans som følge av økt havstand og stormflo, økt fare for brann ved batteridrift langs Bryggen og miljøperspektivet ved å skrote gamle vogner som ikke går på batteri. Videre vises det til forslaget til foreningen Bergen Sentrum 2050 og fordelene ved å legge banen i tunell.

Deler av merknad som omhandler DS4 er oppsummert i DS4-dok.

Fagetatens kommentar:

Gjennom planprosessen er det foreslått, og vurdert mange alternativer. Valgene av løsninger i Bybaneprojektet er gjort som en samlet vurdering av måloppnåelse for Bybanen og sykkelanleggene, virkningene for miljø og samfunn, gjennomføring og kostnader. Se ellers kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050.

Deler av merknad som omhandler DS4 spesifikt er kommentert i DS4-dok.

Mads Toft

Dato: 11.11.2022

Merknad:

Ingen ønsker Bybanen generelt og spesielt ikke til Åsane, så vær så snill å slutt med dette tullet.

Det er sløsing av penger. Hvis dere går ut og spør folk på gaten, så skal dere få et ærlig svar.

Jeg er sikker på at almene folk ikke får med seg at man må sende merknad på denne måten for å gi sitt synspunkt.

Fagetatens kommentar:

Plan- og bygningsetaten anbefaler Bybane til Åsane for å nå målsettingen om å unngå vekst i biltrafikken. Bybane gir mulighet for å øke kapasiteten i kollektivsystemet. Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase, lokalisering og finansiering av Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Finansiering må avklares videre, og det er partene i Miljøloftet som er ansvarlig for dette. For øvrig vises det til www.miljoloftet.no og til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort. Det er mulig å gi uttrykk for synspunkt om sakene gjennom merknader, i direkte kontakt med Plan- og bygningsetaten, gjennom politikere ved valg eller gjennom medier.

Spjenk Refsdal

Dato: 20.12.2022

Merknad:

Om jeg hadde gitt meg tid, lest meg opp og satt meg ordentlig inn i saken, ville jeg kanskje hatt forutsetninger for å foreslå alternativer, stilt meg kritisk til noen av forslagene og kanskje, i beste fall til og med levert noen konstruktive forslag selv. Imidlertid er jeg faktisk bare takknemlig for at noen bruker tid, krefter og evner på å skaffe byen et kollektivsystem som vi og kommende generasjoner kan glede seg over. Tusen takk.

Fagetatens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Sylvia Padlesak

Dato: 10.11.2022

Merknad:

Innsenderen er negativ til at man skal grave opp sentrum og mener at Bybanetraséen bør ligge i Sandviksveien. Ønsker heller ikke sykkelvei via Ervikveien til Åsane.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten har utarbeidet reguleringsplanen med utgangspunkt i vedtak i Bergen bystyre. I Sentrum er dagløsningen lagt til grunn for planarbeidet. Et av hovedargumentene var at en dagløsning gir bedre tilgjengelighet til sentrum for mange mennesker, og legger til rette for til aktivitet og vekst i sentrum. I Sandviken er det vedtatt trasé med Bybane i tunnel fra Sandbrogaten til Amalie Skrams vei. Byrådet har vedtok å regulere sykkelrute parallelt med Bybanen. Ruten via Ervikveien ligger til grunn for reguleringen og er hentet fra Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019 og Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. I planleggingen er det vurdert ulike alternativer for å unngå unødige konsekvenser. Anbefalt løsning har flere steder behov for et bredere gatetverrsnitt, og riving av bygg er nødvendig flere steder i prosjektet.

DEL II – uttalelser og merknader til DSS

Offentlige instanser – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
AVINOR	25	11.11.2022
Bane NOR	28, 30	30.11.2022
Bergen Brannvesen	49	21.12.2022
Bergen Havn	41	20.12.2022
Bergen Vann	48	09.01.2023
Bergens mødre	46	21.12.2022
BIR bossnett	63	12.01.2022
Byantikvaren	50	21.12.2022
Bymiljøetaten	39	19.12.2022
Helsevernenheten	56	16.12.2022
Miljørettet helsevern	35	15.12.2022
Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)	29	08.12.2022
Statens vegvesen	31	08.12.2022
Vestland fylkeskommune	65	20.01.2022

Lag og organisasjoner – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Skuteviken Velforening	36	16.12.2022

Private merknader – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Arne Sælen	57	21.12.2022
Christian Frønsdal (Grevstad Eiend., repr. Av Vill Plan AS)	38	19.12.2022
GC Rieber Eiendom AS	44	21.12.2022
Jan Harald Helmich Pedersen	60	21.12.2022
LUKS	30	05.12.2022
Morten Knutsen	24	08.11.2022
OBOS	67	15.02.2023
Trude Renate Skjensvold	21	04.11.2022

Oppsummering – Offentlige uttalelser

Statens vegvesen

Dok.nr. DSS-31

Merknad:

Se også fellesmerknader for oppsummering og kommentarer for Statens vegvesen sine merknader til prosjektet, inkludert innsigelser. Under følger merknader som omhandler DSS spesifikt.

1. Trygg sykkelløsning
 - a. Der vegen legges i kurve eller innsnevres er det risiko for at biltrafikk kommer inn i sykkelfeltet. Planen legger opp til hevet sykkelfelt for å unngå dette i noen kritiske snitt. Der løsning krever fravik fra vegnormalene vil utforming avklares endelig i fravikssøknad til vegmyndighet.
 - b. En kjørebane på 6 m er for smal til at to busser kan møtes. Statens vegvesen ønsker en justering med enten utvidet kjørebane til 6,5m og at sykkelfeltene innsnevres. Alternativ kunne en vurdert å beholde 3 m kjørefelt og bruke 25 cm rumlefelt mot sykkelfeltet.
 - c. Der kjørebane snevres inn til mindre bredde enn 6 m legger Statens vegvesen til grunn at sykkelfeltet heves på begge sider.
 - d. Statens vegvesen venter gjennomgang av vegløsningene i TS-revisjon.
2. Kantstopp

Foreslåtte kantstoppløsning gir en risiko for konflikt mellom buss og sykkel der sykkelfeltet avbrytes. Ut fra hensynet til følt trygghet og reell trafikksikkerhet anbefaler vi at det ses på løsning med sykkelfelt bak holdeplass der dette kan være fysisk mulig. Vi vil især trekke fram holdeplass ved Bontelabo fra nord der også sikt til motgående kjøretøy kan være en problemstilling.
3. Avkjørsler og parkeringslommer
 - a. Det er positivt at det ryddes i dagens avkjørsler og parkeringsplasser. Statens vegvesen påpeker at det kan være behov for å angi i bestemmelsene hvilke eiendommer som betjenes av avkjørsler dersom de tenkes å betjene flere eiendommer.
 - b. Planen legger opp til to parkeringslommer i Sjøgaten. Trafikksikkerhetsmessig er det uheldig med parkeringslommer langs sykkelfelt. N100 anbefaler derfor ikke kombinasjonen sykkelfelt og kantparkering, men beskriver samtidig situasjoner der dette kan planlegges. Viste parkerings- /vareleveringslomme ved Skuteviksbodene 17-19 ca. 65 m lang, og de ber om at det vurderes om en kortere lomme kan gi tilfredsstillende tilbud. Vi viser videre til skal-krav 4.7.1.1 i N100 for parkering langs sykkelfelt og ber om at det sjekkes at avstandskrav til sykkel er tilfredsstillt med reguleringsbredden.

4. Trafikkprognoser sykkel

I beskrivelsen av dagens trafikk i kap. 5.8.2 i planbeskrivelsen beskrives et potensiale på over 2000 (daglige) syklistere i Sandviksveien/Sjøgatens nordre del, basert på dagens transportbehov. Vi savner at det redegjøres for mulig sykkelpotensial på lengre sikt, herunder omfang syklistere som kan forventes i makstimer.

5. Gangfelt

Statens vegvesen ønsker at gangfelt legges vinkelrett ved kryssingssteder. I planen er det inntegnet skråstilt gangfelt ved festningen.

Fagetatens kommentar:

1. Trygg sykkelløsning

- a. Det er søkt om fravik for løsningen med hevet sykkelfelt.
- b. og c. Gaten har kjørefelt på 3m i tillegg til breddeutvidelse i kurver. Dette innebærer at busser må passere hverandre i lav fart. Rumlefelt mellom sykkelfelt og kjørebane er en mulighet i planen.
- c. Planen setter krav til at sykkelfelt heves nord for Skutevikstorget der kjørebane er mindre enn 6m.
- d. TS-revisjon er lukket i planarbeidet.

2. Kantstopp

Foreslåtte kantstoppløsninger gir en risiko for konflikt mellom sykkel og buss. Planen legger ikke opp til sykkelfelt bak holdeplass av hensyn til omgivelsene.

3. Avkjørsler og parkeringslommer

- a. Avkjørslene i planen leder i all hovedsak til offentlig grunn og skal ha offentlig bruk. Det er derfor ikke oppført hvilke eiendommer de fører til.
Parkeringsstilbudet er redusert i området. Parkeringslommen opprettholdes av hensyn til de næringsdrivende og derigjennom vern av kulturminnene.
Vi viser videre til skal-krav 4.7.1.1 i N100 for parkering langs sykkelfelt og ber om at det sjekkes at avstandskrav mellom sykkelfelt og parkeringslomme til sykkel er tilfredstilt.
- b. Parkeringslommer langs sykkelfelt er lagt inn av hensyn til næringsliv, og derigjennom hensyn til kulturminner. Avstandskrav fra sykkelfelt til parkeringslommer følger N100.

4. Trafikkprognoser sykkel

Dimensjoneringen er ikke en tidsbestemt prognose, men baserer seg på en målsetting om 10% sykkelandel i kommunen og viser fordeling av sykkeltrafikken på ulike gater. Makstimer er regnet som 40% av ÅDT syklende.

5. Gangfelt

Gangfeltet er lagt skråstilt ved festningen for å sikre best mulig ganglinje mellom Berghus og kaiene på Bontelabo. Mindre justeringer av veianleggene er tillatt i prosjekteringen, etter vilkår satt i bestemmelsene.

For øvrige innspill fra DSS, se felles merknadsskjema.

Vestland Fylkeskommune

Dok.nr. DSS-31

Merknad:

Se også fellesmerknader for oppsummering og kommentarer for Vestland fylkeskommune sine merknader til prosjektet, inkludert innsigelser. Under følger merknader som omhandler DSS spesifikt.

Innsigelse

Vestland fylkeskommune fremmet innsigelse til planforslaget for Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien er gjengitt under.

Nr.	FØRESEGN (§)	PLANKART	GRUNNGJEVING
1	§ 2.11.11		Utforming av torg og gatetun ved freda bygg, Skuteviksboder og Sandviksboder, Askeladden id. 87157 og id. 91811 skal godkjennast av kulturminnemynde.
2	§ 4.3.1	Omsynssone H570	Omsynssone H570 referer til kommuneplanen som vert rullert kvart fjerde år. Omsynssonene og føresegna må tilpassast og gjerast gyldige i plan for hovudsykelveg.

Generelle merknader til DSS

Det er gjennomført en prosess med oppfølging av øvrige merknader i dialog med fylket. Fagetaten har gjort en samlet vurdering og viktig opp mot andre hensyn fram til anbefalt løsning i revidert planforslag.

1. Ønsker ekstra busstopp ved Slakthustomten.
2. Peker på at det ikke er gunstig med trerekke tett inn mot kantstopp for buss og at utformingen av arealet må ses i sammenheng med reguleringsplan for Kristiansholm. Også vist til uttalelse om bestemmelsene, punkt 16 for §5.1.3.
3. Ber om at regulerte gangfelt tas ut av plan.

Merknad bestemmelser og plankart

5. §2.12. Feste i freda bygg er avhengig av vedtak om dispensasjon etter kulturminneloven. Det bør legges til en setning lik § 2.6.2 i bestemmelsene for DS1 Sentrum.
8. §2.11.4 Det må legges til at vurdering av tiltak og sikring av fredede bygninger skal godkjennest av kulturminnemyndighet.
9. §2.11.12 Ønsker at planen legges frem for kulturminnemyndighet for godkjenning.
10. §3.2.1.2.a. Fylket ønsker ikke bestemmelse om at dekke i sykkeltrasé kal velges i samråd med sykkelfaglig kompetanse hos Statens vegvesen da dette ivaretas av bindende avtale mellom BU og veieier.
11. §3.2.3.3 Mener at bestemmelsene bør referere til §2.11.4

12. §3.3.1.1 Korrigere tekst: Ref. §2.11.12

13. §3.3.1.1. Ønsker tydeliggjøring av formålet med parken. F.eks. å supplere bestemmelse med tekst om hva parken ikke skal benyttes til dersom det kommer i konflikt med håndtering av større folkemengder.

14. Lurer på om tilkomst i Johan Mohrs gate er sikret.

15. §5.1.1 Anbefaler å fjerne trerekke foran Bergenhus festning.

17. §5.2 Fylket ønsker at det legges til en bestemmelse for midlertidig bygge- og anleggsområde kombinert med arealformål GP. I området må det tas spesielt omsyn til Bergenhus festning som er freda. Fylket ønsker også at midlertidig bygge- og anleggsområde trekkes vekk eller fjernes fra muren på Bergenhus.

18. §6.4.2 Fylket mener at bestemmelsen må endres slik at det kommer tydeligere frem at kostnader og gjennomføring knyttes til Kristiansholmplanen.

19. Ved strekning med ett kjørefelt i Skuteviken ønsker ikke fylket at bussen venter på motgående trafikk ved å stå i gangfelt. De foreslår å korte inn den smale strekningen eller flytte gangfelt.

Innspill til Miljøprogram og massedisponeringsplan

Merknadene om massedisponeringsplan og miljøprogram er punkter som skal følges opp i prosjektering og byggefase. Punktene til miljøprogrammet er innarbeidet. Det er ikke gjort endringer i massedisponeringsplanen.

Fagetatens kommentar:

Svar på innsigelser

Innsigelsene er tatt til følge og planmaterialet justert.

Svar på generell del

Det er flere merknader med ønske om godkjenning av myndigheter. I reguleringsbestemmelsene er det skilt tydelig mellom «tillates» og «kan tillates» - der sistnevnte utløser en vurdering av evt. byggesak, og gjennom det sikre flerfaglig behandling internt i kommunen. Det er ikke satt krav til uttalelser fra kommunale etater og offentlige instanser, da dette ivaretas av byggesaksavdelingens rutiner og gjeldene lovverk. Unntak er gjort for Bergen Vann, som har andre prosedyrer.

1. Struktur for bussholdeplasser i Sjøgaten og Sandviksveien er gjennomgått med Vestland fylkeskommune i planarbeidet og Bergen kommune har tidligere fått aksept for løsningene.
2. Nøyaktig plassering av trær langs Sjøgaten ved utbyggingsområdet på Kristiansholm avklares i prosjekteringen.
3. Etablering av bedre gangforbindelser er et viktig formål med planen og regulerte gangfelt beholdes. Skilting og oppmerking av gangfeltet gjøres i egen prosess.

Svar på merknad til bestemmelser og plankart

Generelt om prosesskrav i reguleringsbestemmelsene: Bestemmelsene skiller tydelig mellom «tillates» og «kan tillates» - der sistnevnte utløser en vurdering av evt. byggesaks. Det er derfor ikke satt krav til uttalelser fra kommunale etater og offentlige instanser, da dette ivaretas av byggesaksavdelingens rutiner og gjeldene lovverk.

Teksten over svarer punkt 8, 9 og 10

5. §2.12. Feste i freda bygg er avhengig av vedtak om dispensasjon etter kulturminneloven. Bestemmelser om Fasader mot gaten er samstemt med DS1.

8. §2.11.4 har nytt nummer §2.11.3. Uttale gis til sikringstiltaket, ikke til tilstandsvurdering og plan for sikringstiltak. Se også innledede tekst om prosesskrav.

9. §2.11.12 er innarbeidet i §2.11.1. Se også innledede tekst om prosesskrav.

11. §2.11.4 har nytt nummer §2.11.3 og gjelder arbeid i hele planområdet.

12 og 13. §3.3.1.1. setter krav til funksjoner og viser til 2.11.11 som setter krav om utarbeiding av landskapsplan. Arbeidet med landskapsplanen vil avdekke hvilke formål som ikke er forenelige med funksjonskravene.

14. Tilkomst i Johan Mohrs gate er sikret. Ny tekst er tatt inn i planbeskrivelsen.

15. Trerekke foran Bergenhus festning er en viktig del av bymiljøet og planen legger opp til å beholde denne.

16. se punkt 2 under generell del.

17. Fulgt opp med ny bestemmelse §5.2.4

18. Vi er enig med Vestland fylkeskommune om at §6.4.2 justeres. Reguleringsplanen tar ikke stilling til finansierings eller kostnadsspørsmål.

For å bygge ut Kristiansholm er det behov for ny tilkomst og ombygging av krysset mellom Sjøgaten og Sandviksveien med ny rundkjøring.

Reguleringsplanen åpner for en midlertidig vegløsning i påvente av behov for ny tilkomst til Kristiansholm.

Miljøloftet planlegger å etablere den midlertidige løsningen i 2023. Den midlertidige løsningen baserer seg på dagens gatetverrsnitt for å unngå at gaten bygges om flere ganger. Den midlertidige løsningen forholder seg til dagens gatetverrsnitt og utløser ikke behov for riving av næringsbygget Sandviksbodene 58. Planlagt midlertidig vegløsning gjør i hovedsak arbeider i overflaten av gaten. Det er ikke planer om tiltak på ledningsnett i grunnen, eller tilpasser gaten til nye høyder for bedring i overvannshåndteringen. Løsningen er trafiksikker og har tilstrekkelig kapasitet for alle trafikantgrupper. Planlagt midlertidig løsning er vist i planbeskrivelsen.

Plan- og bygningsetaten er forslagsstiller for både reguleringsplan for hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien og områdeplan for Kristiansholm. De to prosjektgruppene har derfor samarbeidet om grensesnittet mellom planene. Områdeplan for Kristiansholm tar inn arealbruken i reguleringsplankartet og setter rekkefølgekrav knyttet til adkomst.

Se i tillegg svar på merknad fra OBOS

19. Hensikten med gangfeltet er at den skal gi mulighet for gående å krysse tett ved Rothaugstunnelen. Det gis anledning til mindre justering av plassering av gangfeltet i prosjekteringen. Bestemmelene gir ikke anledning til å korte inn det smale partiet. Dette vil gå ut over gående og syklende.

Bestemmelsen om parkeringslommen o_AVT2 viser til bruken av arealet. Bestemmelsen beholdes. Skilting av arealet må gjøres i egen prosess.

Svar på merknader til Miljøprogram og massedisponeringsplan

Dokumentene er ikke en bindende del av planforslaget. Dette er forhold som vil bli vurdert i prosjektering og byggefasen. Innspillene til Miljøprogrammet er innarbeidet i dokumentet. Innspillene til massedisponeringsplanen er ikke innarbeidet.

For øvrige innspill fra DSS, se felles merknadsskjema.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Dok.nr. DSS-20, 04.11.2022

Merknad:

Sender automatisk tilbakemelding og viser til Statsforvalteren sitt ansvar for å følge opp hensynet til samfunnssikkerhet i plansaker.

Merknaden for øvrig er generell og blir håndtert i felles merknadsskjema.

Fagetatens kommentar:

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslagene. Analysen omhandler enkelthendelser, ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser. Dette fordi sannsynligheten for slike hendelser er liten og at omfanget av antall hendelser som skal analyseres vil bli uhensiktsmessig stort. Det er imidlertid utført RAMS-analyser i prosjektet, dvs vurderinger knyttet til dvs pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsvennlighet, sikkerhet for Bybanen. RAMS-analyser inkluderer fareidentifikasjonen av temaet trafikkforhold, som blant annet omhandler avsporing, og mulige konsekvenser av dette.

Avinor

Dok.nr. DSS-25, 11.11.2022

Merknad:

Har ingen merknader til planforslaget.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Dok.nr. DSS-26, 16.11.2022

Merknad:

Representerer faggruppe Gravplass. Har ingen merknader til planforslaget.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

Bane NOR

Dok.nr. DSS-28 og DSS-32, 30.11.2022

Merknad:

Har ingen merknader til planforslaget.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

NVE

Dok.nr. DSS-29, 02.12.2022

Merknad:

Generell tilbakemelding som viser til NVE sine veiledere for planlegging, og som viser til kommunens ansvar for at det blir tatt nødvendige hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanen vurderer problemstillinger knyttet til stormflo, flom, skred, overvann og vassdrag. Se planbeskrivelse og teknisk forprosjekt.

Miljørettet helsevern

Dok.nr. DSS-35, 15.12.2022

Merknad:

Bergen kommune ved Helsevernetaten har følgende merknader til planen:

På de deler av strekningen hvor det etableres sykkelfelt i veibanen fremfor sykkelvei må det være tilrettelagt for at barn og mindre øvede syklistere kan benytte fortauet til sykling. Det vil si at det ikke må etableres hindringer, som kanter og tverrgående vannrenner, som vanskeliggjør sykling. Dette vil fremme sykling blant barn og det bidra til bedre universell utforming. (Se eksempel på det motsatte langs Damsgårdsveien).

Ved planting av trær på fortau er det viktig at det fortsatt er fortausbredde nok til fotgjengere, barnevogner og rullestoler. (Se eksempel på for smalt fortau mellom AdO-arena og Bergen storsenter.)

Fagetatens kommentar:

Det er prioritert raus fortausbredde i planen av hensyn til fotgjengere. Barn og mindre øvede syklende kan bruk fortauene fremfor sykkelfeltene etter vilkår i trafikkreglene. Detaljutforming av fortau, overvannshåndtering og beplantning vil gjøres i byggeplanfase og ikke i reguleringsplan.

Bymiljøetaten

Dok.nr. DSS-39, 19.12.2022

Merknad:

Bergen kommune ved Bymiljøetaten har bidratt i arbeidet med plangrunnlaget og viser til følgende skriftlige innspill: 20-18582, 21-10981 og 21-23251.

BME kommenterer endringer i eksisterende kommunale vegområder og etablering av nye offentlige vegområder som kan forventes å bli kommunale.

- 1) De ulike samferdselsarealene bør påføres nummerering. Det er spesielt mangelfullt på fortau og sykkelveg.
- 2) I reguleringsbestemmelsene **§3.2** bør det fremgå bestemmelser for sykkelveg, SS, og fortau, SF.
- 3) For **§2.11.1** mener BME at det er behov for et nytt kulepunkt: «Torgarealer som skal ha kjørbare funksjon har samme krav til detaljert teknisk plan som veganlegg»

- 4) Til plankart 1:
- **o_SKF2:** Bøkkergaten og Nordre Skuteviksvei er offentlige veger, og kryss med fv. Sjøgaten skal dermed utformes som kryss, ikke avkjørsel. Det skal derfor ikke være gjennomgående fortau i o_SKF2.
 - Bestemmelse **§3.2.7.1:** o_SKF2 må fjernes fra bestemmelsene.
- 5) Til plankart 3:
- O_SS1: Johan Mohrs gate stenges for trafikk i nordenden. Dette vil endre kjøremønsteret i Elvegaten og søndre del av Johan Mohrs gate, men er utenfor planområdet. Vi kan ikke se at denne endringen er vurdert og omtalt i plandokumentene. Etter BMEs syn burde disse vegene vært inkludert i planområdet, og konsekvensene av tiltaket omtalt i planbeskrivelsen.
 - Rundkjøringen ved Sandviksveien/Kristiansholm: Vegarm til Kristiansholm inngår nå i offentlig vegområde for fylkesvegen. Etter vår vurdering avsluttes offentlig veg ved krysningspunktet for fotgjengerne. Arealet øst [vest?] for dette må reguleres med privat status, både kjøreveg og fortau. Her er p.t. ikke godkjente planer som tilsier at arealet utenfor blir offentlig. Bymiljøetaten vil påpeke at det er veldig uheldig om vegarealer reguleres til offentlige formål, uten at de tilfredsstillende krav til offentlig vegstatus.
 - Bestemmelsen **§3.2.1.4.a:** Denne bestemmelsen må endres, evt. fjernes, som følge av privat vegareal mot Kristiansholm.

BME anbefaler at disse kommentarene følges opp.

Fagetatens kommentar:

- 1) Tatt til følge
- 2) Bestemmelsene for sykkelanleggene kommer frem som fellesbestemmelser. Det er ikke satt spesifikke bestemmelser for de enkelte arealene.
- 3) §2.11.1 er omarbeidet og det er tatt inn tekst om at det skal utarbeides detaljert teknisk plan for torg og gatetun.
- 4) Merknad tatt til følge.
- 5)
 - Planbeskrivelsen er oppdatert med beskrivelse av kjøremønster for Johan Mohrs gate. Arealet får ikke endret utforming og arealet er ikke tatt inn i plankart.
 - Reguleringsplan for hovedsykkelrute Festningskaien – Sandviksveien er koordinert med, og har samme eierform som, områdeplan for Kristiansholm. I områdeplan for Kristiansholm har gaten en offentlig funksjon og gaten er regulert som offentlig i begge reguleringsplanene.
 - Ikke tatt til følge, se punkt over.

Bergen Havn

Dok.nr. DSS-41, 20.12.2022

Merknad:

Bergen Havn har stor aktivitet på kaiene som hører innunder Skolten Havneanlegg – Bontelabo, Skolten og Festningskaiene – og har følgende merknader til planen:

Bergen havn har i overkant av 300 cruiseanløp i året fordelt på Skolten og Dokken, der Skolten havneanlegg er det største mottaksstedet. Cruisetrafikken generer mye aktivitet på land, i form av gående passasjerer, busstransport av passasjerer, transport av proviant og av teknisk utstyr og personell. Havneaktiviteten er avhengig av flere viktige hensyn:

- Tilkomst og manøvreringsareal på kaiområdene
- Tilkomst fra hovedveg og inn mot adgangskontrollerte porter i ISPS-gjerdene på Festningskaaien
- Havnens parkeringsplasser langs festningsmuren [nord for festningen], som er svært viktige for å kunne opprettholde dagens aktivitetsnivå på havnen, da det av HMS-hensyn er begrenset med parkeringsmuligheter inne på havneområdet.

Bergen havn presiserer at de har behov for tilkomst med kjøretøy, og gjennomkjøring for leveranser til fartøy, langs utsiden av ISPS-gjerdet i sør, der et bredt areal i planforslaget er satt av til fortau/gangareal. Innsender har tolket dette som at sykkelvei er lagt helt inn til havnegjerdet, og ber om at sykkeltraséen holdes langs veien for hele festningskaaien.

Bergen Havn stiller seg bak stengning av innkjøring til Bontelabo/Skolten fra Sandviken, så fremt innkjøringen til Skolten tilrettelegges for at semitrailer skal kunne manøvreres både til hovedinngang Skolten Havneanlegg og langs Festningskaaien.

Innsender gjør oppmerksom på fortøyningsringen på nordsiden av det tidligere velferdssenteret på Festningskaaien. Denne er fredet.

Ved behov for bruk av areal tilstøtende havnen må Bergen havn involveres så tidlig som mulig, for å ha mulighet til å koordinere aktivitet. Cruiseanløp bookes 2-3 år i forveien.

Fagetatens kommentar:

Tilkomst til havneområdet fra Festningskaaien til Skolten er i planforslaget forutsatt lagt til rette for semitrailer. Plankartet skal vise løsning som også sikrer tilkomst til adgangskontrollert port i ISPS-gjerdet fra denne adkomsten.

I søndre del av planområdet er det lagt til rette for utvidet fortau/ gangareal mellom gate med sykkelfelt og ISPS-gjerdet. Dette arealet er ikke lagt til rette for regulær trafikk eller vareleveringsvirksomhet, men mulighet for tilkomst er sikret gjennom avkjøring vist med pil på plankart for DS1 (BT5-RP65800000-102-vn2). Det vil være mulig å følge gaten for kjøring på utsiden av gjerdet.

Parkeringsplass på nordsiden av Bergenhus festning ligger tett på kulturminne med høy verdi og arealet inngår som en buffersone ved festningen. Hensynet til kulturminnene i området vurdert å være viktigere enn parkering til virksomheter ved på havnen. Det vil fortsatt være parkeringstilbud i gangavstand.

Fortøyningsringen nord for tidligere velferdssenter har ikke formell fredningsstatus per nå, men ansees å ha en viktig kulturminneverdi og sammenheng med festningsanlegget. Det legges en egen hensynssone på denne i plankartet, og planen utformes slik at kulturminnet ivaretas og sikres mot inngrep.

Bergen Vann

Dok.nr. DSS-48, 21.12.2022

Merknad:

Bergen Vann viser til deltakelse i planprosessen i forkant av høring, og til merknader gitt skriftlig via e-post 03.12.2021. Noen av disse innspillene/kommentarene er ikke fulgt opp i foreliggende planforslag, men må følges opp da det gjelder avvik fra krav i VA-norm, KDP for overvann for Bergen, PBL eller annet.

Bergen Vann ber om et møte med BT5 etter høringsfrist, for gjennomgang av merknader.

Bergen Vann har følgende innspill til koordinering og avklaring innenfor planområdet:

- Planansvarlige for BT5 er blitt oppfordret til å sende ut generell informasjon til alle infrastruktureiere i og i nærheten av planområdet for å koordinere eventuelle tiltak og avklare muligheter for samarbeid.
- Reguleringsplan og VA-rammeplan med infrastrukturplan må ivareta, hensynta og samordne Bergen Vann sin ledningsfornyelsesplan og hovedplan for vann og avløp, samt eventuelle prosjekter i regi av «Graveklubben».

Følgende tema skal behandles i detaljplan-/byggeplanfase / søknad om rammetillatelse:

- Eventuelt behov for midlertidig vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering i anleggsfasen.
- En oversikt over alle konfliktpunkter for infrastruktur samt beskrivelse og tegninger av hvordan konflikt løses.
- Dersom det er tiltak som ikke følger VA-norm, skal avvik spesifiseres og det må søkes dispensasjon i hver enkelt sak. En dispensasjonssøknad fra VA-norm skal begrunnes og beskrive kompensierende tiltak. Dispensasjonssøknad skal leveres samtidig med ordinære søknader.
- Der det kreves tinglyst erklæring for VA-anlegg over annen eiendom, skal kopi av avtale vedlegges søknad om uttalelse til rammetillatelse.

Bergen Vann har detaljerte merknader til følgende plandokumenter:

- VA-rammeplan med infrastrukturplan
- Teknisk forprosjekt
- Plankart
- Planbeskrivelse
- Reguleringsbestemmelser

Fagetatens kommentar:

Merknad er tatt til følge. Det er avholdt flere oppfølgingsmøter med Bergen Vann etter høringen. Overordnet innspill fra Bergen Vann til VA-rammeplan med infrastrukturplan er innarbeidet i dokumentene for hver delstrekning.

Risiko- og sårbarhetsanalysen kommenteres under den generelle delen.

Det vises til hver delstrekning for nærmere detaljer om oppfølging av merknader på delstrekningsnivå.

For DSS er tidligere innspill fra Bergen Vann gjennomgått. Oppfølgingsmøte med Bergen Vann er gjennomført. Det er utført noen mindre rettelser på tekniske tegninger for VA og infrastruktur (H og GHI tegninger). VA-rammeplan med infrastrukturplan er oppdatert med innspill fra Bergen Vann.

Merknad følger saken videre.

Bergen brannvesen

Dok.nr. DSS-49, 21.12.2022

Merknad:

Brannvesenet forutsettes at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Det henvises til Bergen brannvesen sin veileder «Tilrettelegging for innsats og slokkemannskaper.

- Brannvesenets tilkomst til eksisterende bygninger må til enhver tid være tilfredsstillende.
- Utrykningsvei for brannstasjonen i Sandviksveien 2 må ikke forringes.

Stasjonen har en strategisk plassering i forhold til innsats i flere av kommunens definerte hensynssoner for tett trehusbebyggelse/brannsmitteområder, herunder Bryggen.

Dykkerberedskapen er også lokalisert her, og utrykning til dykkebåt må kunne gjennomføres på forsvarlig vis. I dag er båten lokalisert ved Ludebryggen.

- Gatemøblering og beplantning må ikke være til hinder for brannvesenets fremkommelighet.

Fagetatens kommentar:

Planforslaget innebærer stenge avkjørsler til en del eiendommer langs Sjøgaten ved å regulere færre, men bedre tilrettelagte avkjørsler. Det er også forutsatt en oppstramning av gateløpet, med bruk av kantstein som skille mellom kjøre-/sykkel-bane og areal for fotgjengere. Brannvesenets utrykningskjøretøy vil kunne forsere denne kantsteinen, og fremdeles ha god tilkomst til bebyggelsen.

Johan Mohrs gate er korteste vei mellom Sandviksveien 2 og Sjøgaten, og er antatt i bruk ved brannvesenets utrykning. Nedre del av denne veien, mellom Elvegaten og Sjøgaten, er i planen foreslått regulert til sykkelanlegg. Det er imidlertid ikke forutsatt noen fysiske endringer av gateløpet, som fortsatt vil være tilgjengelig for utrykningskjøretøy.

Planforslaget legger ikke til grunn at det skal etableres murer eller andre konstruksjoner som vil komme i konflikt med utrykningskjøretøy, og beskriver ikke i detalj plassering av møblering eller beplantning.

Byantikvaren

Dok.nr. 50, 21.12.2022

Merknad:

Byantikvarens felles merknad til planforslagene oppsummeres i felles merknadsskjema.

For DSS kommenterer Byantikvaren følgende:

Byantikvaren mener at bestemmelsene og plankartet i hovedsak er tilfredsstillende detaljert. Vi ber likevel om at bestemmelsen §2.9.2 blir endret til at også kulturminner og kulturmiljøkonkvenser skal være en del av vurderingskriteriene.

Fagetatens kommentar:

Merknaden tas delvis til følge: Kulturmiljø er føyd til i bestemmelsen.

BIR Bossnett

Dok.nr. 63, 12.01.2023,

Merknad:

Viser til egen uttalelse til offentlig ettersyn datert 13. desember 2022. Sender med dette supplerende merknad.

Plandokumentene omtaler BIRs utredning av rørbasert bossnett i Sandviken og privat rørbasert bossnett ved Kristiansholm. Det bemerkes at Byrådsavdeling for Klima, Miljø og Byutvikling arbeider med et mandat til Bymiljøetaten som omfatter framtidig avfallsløsning i Sandviken. BIR anbefaler dermed at Bymiljøetaten involveres i planprosessen for å koordinere deres arbeid tilknyttet avfallsløsninger i Sandviken.

Fagetatens kommentar:

Bymiljøetaten er involvert i planarbeidet, og planen tar høyde for utbygging av bossnett gjennom Sandviken. Det er åpnet for et mulig hetepunkt for boss ved Sandviksbodene 14.

Oppsummering – Merknader

Trude Renate Skjensvold

Dok.nr. DSS-21. 04.11.2022

Merknad:

Innsender bor på Sandvikstorget, og peker på at banetrasé i Sjøgaten – som anbefalt i silingsfasen – vil være den mest fornuftige løsningen både økonomisk og miljømessig, da tunnel vil gi enorme merkostnader, energiforbruk og forurensning.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten har utarbeidet reguleringsplanen med utgangspunkt i politisk vedtatt trasé, med tunnel fra Sandbrogaten til Amalie Skrams vei.

Morten Knutsen

Dok.nr. DSS-24, 08.11.2022

Merknad:

Innsender er daglig leder i Albeslag, Skuteviksboder 14 og 15.

Det vises til at det er gjennomført 2 befaringer med Bergen kommune, der det er presisert at de ikke ønsker en fortausløsning utenfor Skuteviksboder 14 og 15. Dette av hensyn til varelevering hver dag – flere ganger om dagen – knyttet til to utkjørsler/porter. Albeslag har en spesialbygd gaffeltruck som er tilpasset den lave takhøyden i bygget, og er helt avhengige av at dagens terrenghøyde utenfor inngangene ikke endres, da det ikke er aktuelt å gjøre tilpasninger i bygningskroppen, som er fredet.

Innsender har forslag til å flytte sykkelfelt til innsiden av vegen, og viser til at dette ville trygge situasjonen for syklistene, som i dag er trang og uoversiktlig. Det opplyses også om at det for få år siden skjedde en møteulykke mellom sykkel og bil, med personskaade, ved bod 10 og 11.

Innsender oppsummerer med at et fortau foran Skuteviksboder 14 og 15 vil rive bort grunnlaget for å drive Albeslag AS i Skuteviken, etter 50 års drift.

Fagetatens kommentar:

Det har vært god og grundig medvirkning med Albeslag i denne saken, og det er lagt spesielt vekt på å legge til rette for at bedriften skal fortsette sin drift i Skuteviken også etter at Sjøgaten er bygget om. Derfor er det i planforslaget lagt inn:

- Terrenghøyde utenfor Skuteviksboder 14 og 15 holdes på dagens nivå langs husliv og et stykke ut fra fasade, slik at tilkomst med spesialtilpasset truck ivaretas.
- I plankartet er det foran de to bodene gjort et opphold i formålet Fortau, og lagt inn reguleringsformål Annen veggrunn – teknisk (o_SVT2), som det er knyttet tilhørende reguleringsbestemmelse til:
- §3.2.4.4: Område o_SVT2 skal utformes med samme kvaliteter som omkringliggende fortau. Arealet skal brukes som tidsavgrenset tilkomst til gnr. 167 bnr. 882 (Skuteviksbodene 14) og varelevering eller parkering. Arealet skal også fungere som gangareal.
- I tillegg til denne direkte tilkomsten til portene, er det tilrettelagt med vareleveringslomme for større kjøretøy like nord for bodene, utenfor bod 16-17-18.

Dette er for øvrig avklart med Albeslag i telefonsamtale 17.11.2022, etter at merknad ble mottatt. Bergen kommune har sendt tegninger som viser ny situasjon, og innsender har uttrykt at de da ikke lenger anser næringsdriften i boden som truet.

LUKS

Dok.nr. DSS-30, 05.12.2022

Merknad:

Innsender peker på følgende forhold:

- Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må plasseres innenfor sykkelfelt for å unngå farlige situasjoner mellom syklist og varelevering.
- Planen må ivareta framkommelighet for varetransport og tilgang til etablerte vareleveringsplasser i anleggsperioden.
- Det må eventuelt etableres midlertidige vareleveringsplasser i anleggsperioden.
- Vareleveringslommer må ha bredde 3 meter.
- Kjørebanebredde for lastebiler er minimum 3,5 meter. Det kreves 7 meter vegbredde for å ivareta hensyn til toveis trafikk.
- Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m per kvartal der det er næringsvirksomhet. Bredde 2,8 meter. Det må også settes av areal oppstilling av flyttebiler og hjemleveranse i boligområder.
- TEK 17 angir krav til HC-parkering
- Matforskriften må følges med hensyn til ubrutt kjølekjede.
- Arbeidstilsynet angir at avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varens plassering ikke må oversige 50 meter for enkeltleveranser. Det er anbefalt 20 meter for gjentakende leveranser.
- Det skal legges til rette for den type kjøretøy som bransjen typisk benytter
- Transportveier skal være fri for snø og is.

Fagetatens kommentar:

Se også kommentarer til LUKS sin merknad i fellesdelen av merknadsoppsummering og kommentarer.

Fagetaten har hatt dialog med LUKS underveis i prosjektet. LUKS har kommet med innspill til løsninger underveis.

Varelevering har vært tema i planarbeidet, med tanke på utforming av vegnett og kjøremønster, tilkomstløsninger og biloppstillingsplasser. Løsningene er blitt vurdert på hver delstrekning, tilpasset behovene på ulike steder langs strekningen (Bergen sentrum – Vågsbotn). Fagetaten har mottatt innspill fra grunneiere og næringsdrivende langs strekningen som omhandler forhold for varelevering.

Det er arbeidet for å imøtekomme regelverk, og det er kjørt sporing av kjøretøy for å sikre at veggeometri og biloppstillingsplasser er tilpasset kjøretøytypene som benyttes på de aktuelle stedene.

Sykkelfelt: Langs Bryggen og i Sjøgaten er det biloppstillingsplasser langs med sykkelfelt. Biloppstillingsplassene er på innsiden av sykkelfeltet (biloppstillingsplassen er mellom sykkelfeltet og fortauet). Dette er i tråd med LUKS sitt innspill.

Det er lagt inn HC-parkering i planen.

Skuteviken Velforening

Dok.nr. DSS-36, 16.12.2022

Merknad:

Innsender peker på følgende forhold:

Tap av soneparkeringsplasser i et område som allerede har knapphet på parkeringsplasser i dag, vil bli en ulempe for beboere i området. Det opplyses om at kamp om parkeringsplassene allerede i dag fører til potensielt farlige situasjoner, når biler blir plassert over vannhydranter i det tette trehusmiljøet.

Det er viktig for veiet at planen ikke fører til ulemper verken for privatpersoner eller bedrifter i området. De ber om at kommunen sikrer parkeringsmuligheter tilsvarende i dag, eller bedre, og at det tilrettelegges for lademuligheter.

Det er relativt stor trafikk i utkjørselen fra Bøkkergaten, både av privatbiler og næringskjøretøy. Tilgjengeligheten i denne gaten må ikke forringes.

Fagetatens kommentar:

Planen legger til grunn en framtidig trafikal løsning i Bergen sentrum, som i mindre grad er basert på privatbilisme, og i større grad legger til rette for et godt gange, sykkel- og kollektivtilbud. Muligheter for parkering begrenses i området, men det legges til rette for et tilmålt antall parkeringsplasser for besøksparkering og til varelevering for beboere og bedrifter i området.

Tilkomsten til Bøkkergaten opprettholdes.

Christian Frønsdal, Grevstad Eiendom

Dok.nr. DSS-38, 07.12.2022

Merknad:

Innsender representerer grunneier for Gnr 168 Bnr 332 og 333 (Sandviksboder 12-14).

Det informeres om at grunneier har leietakere med avtale i alle byggene, og trenger forutsigbarhet – først og fremst knyttet til tidsperspektiv – for videre bruk av eiendommene. Det er kontordrift i bod 12 og 13 og butikkvirksomhet i bod 14.

SB 12 og 13 ligger utenfor planområdet, men berøres direkte og indirekte gjennom foreslått rivning av SB14, og innsender har følgende spørsmål:

- Hvordan kan gjenværende bygg brukes? Hva er handlingsrom for formål?
- Hvilke muligheter vil det være for utvidet antall parkeringsplasser?
- Hvilke muligheter vil det være for endring til boligformål for SB 12-13?
- Hvilke konstruksjonsmessige konsekvenser har planforslaget for de gjenværende byggene på eiendommen?
- Hvilke muligheter ligger for den nye fasaden som skapes ved rivning? Kan ny fasade gi nye muligheter og ses i sammenheng av oppgradering av offentlig gatetun?
- Er overnevnte spørsmål ivaretatt/sikret i reguleringsbestemmelsene? Vil eksempelvis § 2.11.4 også gjelde for nr. 12-13? Bør berørte hjemmelshavere inkluderes i arbeid med detaljplaner for gatetun (jf. § 2.11.11)?
- Bør det være rekkefølgekrav til sikring av gjenværende bygg (jf. §§ 6.2-6.4)?

Grunneier ser frem til avklaringer i samarbeid med offentlige interesser, for utvikling av Sandviksboder 12-13, og vil med arkitekt, kulturminnerådgiver og plankonsulent kunne bidra positivt inn i planleggingen av tomt, bygg og tilstøtende areal. Siden det er flere pågående planleggingsprosesser i området, ønskes en samordnet dialog, der både kommunens planavdeling, bybanekontor og kulturminnemyndighet (både Byantikvar og fylkeskommunen) deltar. Dette kan forbedre områdeutviklingen, gjennom eksempelvis mer realistiske grep for vern gjennom bruk.

Grunneier ser positivt på sykkelplanen men ønsker en prosess som gir minst mulig negativ virkning for sin eiendom. Og tror at gjennom medvirkning, kan ønsket utvikling for området forbedres for alle involverte. Her kan en se for seg et privat bidrag inn til sykkelplanen, noe som også er en målsetting i Miljøløftet.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanen tar ikke stilling til utbyggingstidspunkt for sykkeltrasé i Sjøgaten, men det er antydnet at denne delen av prosjektet vil komme mot slutten av utbyggingsperioden.

Den pågående områderegeringsplanen for Kristiansholm vil legge føringer for bebyggelsen. Plan for hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien er koordinert med områdeplanen. Videre bruk og utvikling av bebyggelse må gjøres i dialog med byggesak. Reguleringsplanen tar ikke opp konstruksjonsmessige konsekvenser, eler muligheter for ny fasade for gjenværende bebyggelse, ved riving av Sandviksboder 14, men setter krav til det skal tas hensyn til eksisterende bebyggelse.

Sikring av bebyggelsen fanges opp gjennom §2.11.4. Omfang av tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse vil vurderes i forbindelse med prosjekteringen. Reguleringsplanen legger opp til at Sandviksboder 12 og 13 omfattes av kravet i §2.11.4

Syklistforeningen

Dok.nr. DSS-43, 19.12.2022

Merknad:

Syklistenes Landsforening Bergen og omegn har merknader til hele planforslaget samlet og til hver enkelt delstrekning. Fellesmerknader er oppsummert i fellesdelen av dokumentet.

DSS:

- Svært mange konfliktpunkter: bussholdeplasser, vareleveringslommer, en rekke avkjørsler
- Bilparkering på innsiden av sykkelfelt
- Foreningen er godt kjent med at det foreligger en godkjent reguleringsplan for sykkel på denne strekningen, og at Statens vegvesen melder at byggearbeidet starter opp i 2023. Denne vil være langt bedre enn det som foreslås i planen som nå er lagt på høring
- Ville foretrukket sykkelvei på innsiden av veien hele strekningen for å unngå konfliktpunktene ved utkjørsel fra Sandviksbodene mv, busstopp, vareleveringslommer og parkerte biler.
- Med andre ord bør reguleringsplanen endres slik at den forbedrer Statens vegvesen sin allerede vedtatte plan, da med større bredde på sykkelveien og med bedre forhold for gående, som følge av redusert veibredde når trafikken i gaten blir mindre.

Fagetatens kommentar:

Deler av innspillet fra Syklistforeningen er felles for alle delstrekningene.

DSS

Syklistforeningen viser til arbeid med en midlertidig sykkelvei i regi av Miljøløftet på strekningen, og at denne bør ligge til grunn for dette planforslaget, dog med økt bredde på sykkelveien og med bedre forhold for gående, som følge av redusert veibredde.

Løsningen med midlertidig sykkelveien er ikke regulert. Den baserer seg på eksisterende gatetverrsnitt og trafikkmengder. Den midlertidige løsningen har noen svakheter, blant annet svært dårlige forhold for gående og brudd i sykkelveien.

For å oppnå målsetting i Miljøløftet om at trafikkveksten skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Bergen kommune har gjennom reguleringsplanarbeidet, i tett samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune, gjort grundige vurderinger og avveininger knyttet til valg av løsning. Transportpyramiden er lagt til grunn for utforming av et gateprofil som sikrer tosidig fortau. Det er lagt inn sykkelfelt med 2m bredde inkludert kant steinsklarering. Kjørebanelen er blitt snevret inn til en minimumsløsning. Det er tilrettelagt for busstrafikk med bussholdeplasser, men det ventes en betydelig reduksjon fra i dagens busstrafikkmengde.

For ytterligere beskrivelse av hvilke vurderinger og prioriteringer som er gjort med hensyn på trafikksikkerhet, trygghet, tilgjengelighet og hensyn til byrom som helhet, vises til vedleggene C7 og C8 i planforslaget for DSS.

GC Rieber Eiendom AS

Dok.nr. DSS-44, 20.12.2022

Merknad:

Innsender opplyser at de jobber med en endring av gjeldende reguleringsplan for Bontelabo, og at planinitiativ sendes inn ved årsskiftet. GC Rieber AS eier gnr/bnr 167/899 m.fl på Bontelabo, og forvalter og drifter eiendommen og bygningsmassen, som består av flere næringsseksjoner. Det er stort spenn i variasjon og størrelse på virksomheter innenfor eiendommen, som inneholder både nærings- og publikumsrettet aktivitet.

Innsender mener at planforslaget slik det nå foreligger, og spesielt midlertidig bygge- og anleggsområde #91_3 med den foreslåtte utstrekningen, vil påvirke driften av Bontelabo samt hindre nye tiltak og oppføring av nytt bygg i årene frem til hovedsykkelruten er realisert. Dette ansees som en uakseptabel ulempe. Det stilles spørsmål ved størrelsen på det avsatte området, og pekes på at behovet for rigg- og anleggsareal bør kunne løses innenfor #91_2 og #91_10.

Grunneier støtter permanent stengning av dagens innkjøring syd for Bontelabo 2, men påpeker at det samtidig er spesielt viktig at innkjøringen ved Skoltegrunnskaaien blir dimensjonert til å kunne håndtere den nødvendige trafikken knyttet til virksomheten i området.

Innsender støtter planforslagets tilrettelegging for syklist og myke trafikanter, med fortau og sykkelfelt på begge sider av fylkesvegen, og ser det som svært positivt at det legges opp til fotgjengeroverganger både ved bussholdeplass og mellom Bontelabo 2 og inngangen til Koengen.

Innsender anser det som svært positivt at midlertidig bygge- og anleggsområde ikke lenger strekker seg helt ut til kaiområdene nord for Skuteviksboden 1-2, slik det var lagt til grunn ved varsling av planen. De ber samtidig om at området fremkommer i kartfigurer i vedlegg C7 og C8, og ber om at disse illustrasjonene rettes opp.

Grunneier forventer at grunnerverv (både permanent og midlertidig) av areal som treng for realisering av planen blir sikret gjennom en god prosess og god dialog. De peker også på viktigheten av å koordinere arbeidet med planforslagene for DSS og Bontelabo, og ønsker tett dialog med BK

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanen for BT5 forholder seg til vedtatt reguleringsplan for Bontelabo.

Dersom det kommer nytt planforslag for eiendommen før arealene for midlertidig rigg og anleggsområde i reguleringsplan for hovedsykkelrute Festningskaaien - Sandviksveien blir opphevet, må det i ny reguleringsplan for eiendommen koordinere bruken av BA-arealene.

Driften vil påvirkes i anleggsfasen, men det tas hensyn for å redusere ulempene.

God dialog i det videre planarbeidet er i begge parter interesse, og vil bli opprettholdt.

Bergens mødre

Dok.nr. DSS-46, 21.12.2022

Merknad:

Overordnet kommentar til alle planforslagene oppsummeres i felles merknadsskjema.

Med relevans for DSS kommenterer aksjonsgruppen Bergens mødre følgende om sykkelruten:

Sykkelveien vil forsterke helsegevinsten.

1. Detaljreguleringen bør påse trygg sykkelparkering ved bybanestoppene og særlig ved viktige knutepunktstopp.
2. Vi ber om at sykkelveien blir åpnet før Åsanebanen. Ti år er svært lenge å vente på et bedre tilbud for syklende.

Fagetatens kommentar:

DSS omfatter ingen bybanestopp, og vil følgelig ikke regulere sykkelparkeringer i tilknytning til disse. Det vises ellers til delstrekninger for bane, der sykkelparkering inngår som et tilbud ved flertallet av holdeplassene.

Det pågår et arbeid i regi av Miljøløftet med å etablere midlertidig sykkelvei i Sjøgaten og Sandviksveien, på strekningen Bradbenken – Glass Knag. Etablering og forbedring av sykkelruter pågår kontinuerlig både i regi av Miljøløftet. En sammenhengende trasé mellom sentrum og Åsane sikres gjennom planforslagene for Bybane og hovedsykkelrute til Åsane. Tidspunkt for etablering vil være avhengig av vurderingene av gjennomføring av prosjektet som helhet.

Arne Sælen

Dok.nr. DSS-57, 21.12.2022

Merknad:

Innsender peker på muligheten av å flytte sykkeltraséen som SVV skal etablere gjennom Sjøgaten og Sandviksveien til Amalie Skrams vei, en plassering som dekker større deler av Sandviken og som kan etableres med lavere kostnad. Dette vil åpne for en dagløsning for Bybane gjennom Sjøgaten, som vil dekke større deler av befolkningsgrunnlaget i Sandviken enn foreliggende planforslag.

Fagetatens kommentar:

Innspillet til reguleringsplanene kommer med egne og til dels vesentlig endrete løsninger for hele prosjektet. Det er lagt mye arbeid i disse løsningene. Det er ikke mulig for plan- og bygningsetaten å vurdere konsekvenser av disse forslagene eller hvor funksjonelle de er, uten å gjennomføre større utredninger og bruke vesentlig mer ressurser og tid. Planprosessen har pågått i mange år, og etter en rekke vedtak, utredninger og høringer er foreliggende utkast til reguleringsplan utarbeidet. Så, selv

om det skulle være kvaliteter ved de fremlagt forslag, ligger det utenfor plan- og bygningsetaten sitt mandat å endre de grunnleggende løsningene for prosjektet nå.

Fagetaten har utarbeidet reguleringsplanen med utgangspunkt i politisk vedtatt trasé, med tunnel fra Sandbrogaten til Amalie Skrams vei.

Jan Harald Helmich Pedersen

Dok.nr. DSS-60, 20.12.2022

Merknad:

Innsender har to merknader til planforslagene. Merknad 1 behandles her. Merknad 2 behandles under DS2.

Innsender er eier av Skuteviksboder 13. Han er kritisk til innsnevringen av Sjøgaten til ett kjørefelt forbi Skuteviksboder nr. 11 og 12, fordi dette vil gi en oppstuvning av biler som venter på signal til å passere innsnevringen foran Skuteviksboder 13, 14 og 15. Han viser til dagens trafikkmengde og til at det ved en framtidig mulig reduksjon av trafikk til det halve likevel vil danne seg en kø på 50 meter i rushtid. Han understreker at bodene er fredet, og at man må se seg om etter løsninger som ikke skader miljøet etter muligheten for å bruke bodene, og at det derfor ikke kan aksepteres bilkøer foran dem. En nødløsning kan eventuelt være å forlenge innsnevringen og flytte køen nordover forbi nr. 19.

Fagetatens kommentar:

Innsnevringen til ett kjørefelt forbi Skuteviksboder 11 og 12 er gjort nettopp av hensyn til de fredete bodene, og antikvariske myndigheter har sluttet seg til løsningen.

Med hensyn til trafikkbildet i Sjøgaten vil trafikken mer enn halveres når Bryggen og Torget stenges for biltrafikk. Det er gjort kapasitetsberegninger for innsnevringen av vegbanen som viser at løsningen god kapasitet for løsningen.

Forslaget om å forlenge innsnevringen til nord for Skuteviksboder 19 vil gå på bekostning av parkeringsplasser for bodene og vanskeliggjøre vareleveringen for bedriftene som holder til i disse.

OBOS

Dok.nr. DSS-67, 15.02.2023

Merknad:

Harris advokatfirma representerer OBOS Nye Hjem AS (heretter kalt OBOS). Merknaden sendes inn etter høringsperioden da OBOS ikke mottok varsel om merknadsfristen. OBOS holder på med detaljplanprosess for transformasjon av Kristiansholm, som del av områdeplanprosessen for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden. Planene overlapper hverandre, og planforslaget for hovedsykkelruten vil ha konsekvenser for OBOS med tanke på grunnnerv, infrastrukturtiltak, gjennomføring og finansiering.

OBOS sin merknad til planen er knyttet til etablering av rundkjøring i krysset Sandviksveien - Sjøgaten. De peker på at dette er et kostbart infrastrukturtiltak, og at det er flere årsaker til utformingen av dette krysset, enn bare behovet for avkjøring til deres planlagte prosjekt på Kristiansholm. De etterspør en plan for finansiering av rundkjøringen og peker på at finansieringen av Bybanen til Åsane er gjenstand for offentlig debatt. Innsender peker på at det av finansieringsgrunner er en reell fare for at rundkjøringen ikke blir etablert av OBOS, og at planen da ikke angir hva det permanente alternativet for dette krysset vil bli.

Avsender viser til pbl § 17-3 som stiller krav til at tiltak det skal inngås utbyggingsavtaler for må være «nødvendig» og «forholdsmessig». Det kan ikke inngås utbyggingsavtale med en utbygger for tiltak som pr definisjon ikke er nødvendig for dem. Her peker OBOS på følgende faktorer:

- Lyskryss er ikke anbefalt på grunn av arealbehovet for egne svingefelt inn mot krysset, som vil gi lite areal for gående og syklende inn mot krysset. Lyskryss er valgt bort av andre hensyn enn det som utløses av OBOS sin utbygging på Kristiansholm.
- Det er lagt vekt på å gi noe mer rom foran Vertshuset i Sandviksveien 55 ved en ombygging av kryssområdet, noe som har bidratt til å finne en mest mulig arealeffektiv løsning.
- I planforslaget stilles det høye krav til materialbruk særlig i tilknytning til torgområdene. Dette behovet utløses ikke av OBOS, men er et gjennomgående plangrep og et ledd i fredeliggjøringen av Sjøgaten som følge av trafikkomleggingen knyttet til Bybaneutbyggingen.

Avsender viser til vedtak i fylkestinget den 14.12.22, som slår fast at rundkjøringen på Sandvikstorget først blir nødvendig å bygge når det kommer utvikling på Kristiansholm, og at det derfor må kobles rekkefølgekrav til byggingen av rundkjøringen, som knytter seg til denne utviklingen. Fylkeskommunen skal ikke finansiere rundkjøringen.

Avsender mener at VLFK ikke har anledning til å fraskrive seg hele det økonomiske ansvaret for rundkjøringen, men understreker at OBOS er positiv til å bidra med sin ideelle andel til etablering av rundkjøringen, som er samsvar med de behov som utløses av deres utbygging.

Når det gjelder tidspunkt for etableringen peker avsender på at rundkjøringen i Sandviksveien er lagt mot slutten av Bybanens 10 år lange byggetid, men at det er mange hensyn som taler for at den bør etableres tidligere.

- Mye trafikk, med ulike trafikkbilder, i hele byggetiden for Bybanen
- Trafikksikker løsning med god framkommelighet i alle trafikkomleggingsfaser
- Hvis Bybanen tidlig setter av midler til tiltaket, vil OBOS få gjennomført sitt prosjekt, og de kan bidra med sin forholdsmessige del av utgiftene.
- Bybanen vil slippe å betale for rivning av bygg på OBOS sin eiendom for å etablere bedre kryssløsning, ettersom OBOS da vil fjerne dette i egen regi.

Avsender understreker at konsekvensen av planforslaget kombinert med VLFK sin holdning til finansiering innebærer en reell fare for at rundkjøringen ikke blir etablert. Uten rundkjøringen får ikke OBOS tilkomst til sitt område, områdeplanen vil ikke bli realisert, og planlagt byutvikling i Sandviken vil ikke bli gjennomført.

Det pekes på at den midlertidige kryssløsningen som skisseres i planforslaget ser ut til å basere seg på at OBOS kommer senere i løypen enn Bybanen, men i rimelig tid etter dette. Trafikale løsninger ser ut til å være sparsommelige og ikke en fullgod permanent løsning i dette sentrale krysset så nær Bergen sentrum.

OBOS ønsker følgende:

- Bybanen setter av midler til å etablere rundkjøringen allerede før starten av bygging av BT5, slik at en kan starte nødvendig grunnverv, prosjektering mm i tide.
- Bybanen dekker de deler av utgiftene som er utløst av behov knyttet til bybaneutbyggingen. OBOS er på samme måte beredt til å dekke de kostnader som utløses av deres behov. Det forventes på samme måte at Bergen kommune og øvrige dekker sin del av kostnadene.

Alternativt: Dersom VLFK ikke vil bidra med finansiering, må reguleringsplanen for DSS åpne for at OBOS kan bygge en rundkjøring som dekker de behov som deres egen utbygging utløser og ikke noe mer. Kravene må da nedjusteres med tanke på utforming, materialbruk, krav til gjennomgående sykkelvei, hensyntagen til kulturminner mv. Reguleringsplanen bør også ha et trafikalt permanent alternativ for krysset utredet, for det tilfellet at OBOS ikke kommer til å bygge i det hele tatt.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanen tar ikke stilling til finansierings eller kostnadsspørsmål.

Grunnlaget for vurdering av krysset er at krysset skal ha fire armer. Den fjerde, nye armen skal betjene utbygging av Kristiansholm. Utbygging av Kristiansholm utløser behov for å bygge om krysset. Det er summen av belastninger i kryssløsningen som nødvendiggjør rundkjøringen. Det er lagt vekt på å finne en mest mulig arealeffektiv kryssløsning, som tar hensyn til området og kun bruker nødvendig areal for å kunne etablere kryss med fire armer. Valg av rundkjøring som løsning for det 4-armede krysset er begrunnet med en totalvurdering. Se dokument

Kravet til materialbruk er tilsvarende nivået som for andre sentrumsområder og er naturlig i et byutviklingsområde.

Reguleringsplanen åpner for en midlertidig vegløsning i påvente av behov for ny tilkomst til Kristiansholm.

Miljøloftet planlegger å etablere den midlertidige løsningen i 2023. Den midlertidige løsningen baserer seg på dagens gatetverrsnitt for å unngå at gaten bygges om flere ganger, og utløser ikke behov for riving av næringsbygget Sandviksbodene 58. Planlagt midlertidig vegløsning gjør i hovedsak arbeider i overflaten av gaten. Det er ikke planer om tiltak på ledningsnett i grunnen, eller tilpassing av nye høyder for bedring av overvannshåndteringen. Løsningen er trafikksikker og har tilstrekkelig kapasitet for å håndtere motortrafikk. Den midlertidige løsningen oppfyller ikke alle veinormaler eller strategiske målsettinger for gående og syklende. Planlagt midlertidig løsning er vist i planbeskrivelsen.

Plan- og bygningssetaten er forslagsstiller for både reguleringsplan for hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien og områdeplan for Kristiansholm. De to prosjektgruppene har samarbeidet om grensesnittet mellom planene. Områdeplan for Kristiansholm tar inn arealbruken i reguleringsplankartet og setter rekkefølgekrav knyttet til adkomst til Kristiansholm.

Se ellers svar på merknad til VLFK