

## Vedlegg I1

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 1 (DS1) er det mottatt 26 uttalelser fra høringsinstanser og 82 merknader fra lag og organisasjoner og privatpersoner. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjema. I tillegg er det mottatt totalt 6 uttalelser og innspill til de to begrensede høringene gjennomført for DS4 i perioden 17.02.2023 – 17.03.2023.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Delstrekning 1 (DS1), Kaigaten - Sandbrogaten.**  
*PlanID 65800000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20561*

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	<a href="#">132</a>	<a href="#">47</a>	<a href="#">37</a>	<a href="#">33</a>	<a href="#">31</a>	<a href="#">16</a>	<a href="#">75</a>	19.12.2022
Vestland fylkeskommune	<a href="#">271</a>	<a href="#">150</a>	<a href="#">105</a>	<a href="#">34</a>	<a href="#">65</a>	<a href="#">42</a>	<a href="#">75</a>	20.01.2023

### Offentlige uttalelser – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
BIR	<a href="#">138/268</a>	<a href="#">52</a>	<a href="#">42</a>	<a href="#">38</a>	<a href="#">33</a>	<a href="#">19</a>	<a href="#">38</a>	12.01.2023
Dir. for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)	<a href="#">86</a>	<a href="#">29</a>	<a href="#">29</a>	<a href="#">23</a>	<a href="#">20</a>	<a href="#">13</a>	<a href="#">21</a>	04.11.2022
Fiskeridirektoratet	<a href="#">174</a>	<a href="#">135</a>	<a href="#">114</a>	<a href="#">93</a>	<a href="#">69</a>	<a href="#">45</a>	-	20.12.2022
Statsforvalteren i Vestland	<a href="#">180/276</a>	<a href="#">80</a>	<a href="#">59</a>	<a href="#">51</a>	<a href="#">40</a>	<a href="#">27</a>	<a href="#">55</a>	20.12.2022 02.02.2023
Ungdomsrådet	<a href="#">266</a>	<a href="#">147</a>	<a href="#">101</a>	<a href="#">80</a>	<a href="#">61</a>	<a href="#">41</a>	<a href="#">73</a>	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	<a href="#">116</a>	<a href="#">78</a>	<a href="#">61</a>	<a href="#">46</a>	<a href="#">30</a>	<a href="#">60</a>	21.12.2022
Bergen Næringsråd	<a href="#">176</a>	<a href="#">153</a>	<a href="#">113</a>	<a href="#">90</a>	<a href="#">68</a>	<a href="#">44</a>	<a href="#">77</a>	20.12.2022
Bergen sentrum 2050	-	<a href="#">140</a>	-	-	-	-	<a href="#">44</a>	21.12.2022
Bergenslisten	<a href="#">232</a>	<a href="#">117</a>	<a href="#">79</a>	<a href="#">62</a>	<a href="#">47</a>	-	<a href="#">65</a>	21.12.2022
Bergen Taxi	<a href="#">214</a>	<a href="#">142</a>	<a href="#">96</a>	<a href="#">76</a>	-	-	-	21.12.2022
LUKS	<a href="#">124</a>	<a href="#">44</a>	<a href="#">35</a>	<a href="#">32</a>	<a href="#">30</a>	<a href="#">15</a>	<a href="#">29</a>	05.12.2022
Naturvernforbundet Hordaland (NVH)	<a href="#">246</a>	<a href="#">131</a>	<a href="#">94</a>	<a href="#">72</a>	<a href="#">53</a>	<a href="#">37</a>	<a href="#">72</a>	08.12.2022
Syklistforeningen	<a href="#">269</a>	<a href="#">148</a>	<a href="#">102</a>	<a href="#">81</a>	<a href="#">43</a>	-	-	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 målsettes 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 konkurransevne 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 særlig 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 hovedsykkellrute og forlenget Fløyfjelltunnel 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:
- i. 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 byggegrop for tunnelinnslag i Sandbrogaten.
  - ii. Innvirkning på omkringliggende kulturlag i området fra Kaigaten til Torget o Vetrlidsallmenningen.
  - iii. Bæreevnen i grunnen og grunnforholdene, for å gi økt sikkerhet knyttet til fundamentering av banetraseen.
  - iv. 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:
- i. 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
  - ii. Videre arbeid med juridisk bindende illustrasjonsplan for å gjøre funksjonelle og visuelle virkninger knyttet til verdensarven så minimale som mulig.

- iii. Utarbeiding av «trygghetsplan» for å sikre alle trafikantgrupper og store publikumsgrupper ved Hanseatisk museum og Bryggekaiaen.
- c. Vegdekket utenfor verdsarvområdet må tilpasses trafikanter og de påkjøringene 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 barrierenvirkninger. Planforslaget må bearbejdes 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 utarbejdes 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 fråseigna 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 byrådens saksframlegging 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.*
  
- *Hovedsykkellrute 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 vektor 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 renovasjonsskjøretøy 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 tunnelinnang 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 buffersonplan 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 storulykkeforskriften.

### *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.*

## 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 pam<sup>3</sup>, skal 770.000 pam<sup>3</sup> transporteres direkte til saltimporttomten i Sandviken for utskipping og bruk i andre byggetiltak. Øvrig restoverskudd av sprengstein, i størrelsesorden 130 000 pam<sup>3</sup>, 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 pam<sup>3</sup> 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 avvantes 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 kompenserende 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 forsvarrets 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 samfunnssikkerhet, 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 uklarheter 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 innsigelsepunkter, 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 ferdigstillelse. 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 projektet 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 av 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 fremlagte 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 siktforhold 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, letteste 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 regulerings sak. 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 enkeltstrekninger. 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 kollektivnettets. 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 envegstrafikk 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 sjåførere 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.

Love 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.

DS1, se også kommentar på delstrekningen:

Eksisterende vareleveringsplasser i Kaigaten må videreføres, det må også være mulig for varetransportørene og kjøre fra Kaigaten og ut i Christies gate. Holdeplass på Torget, retning Åsane bør vurderes nærmere Torgallmenningen. LUKS har også påpekt behovet for 2 lasteplasser på Torget hvis holdeplassen legges som planlagt, dette da det må være en plass på hver ende av denne, dette mot Vågsbunnen. Vareleveringsadkomst langs fasaden på bryggen er særdeles viktig da leveransene vil kunne foregå mer effektivt (bilene får kortere oppholdstid på arealet) samt at tankøll-leveranser har begrenset lengde på slange fra lastebil. Under forutsetning at Sølvsfabrikken ikke blir revet må Sandbrogaten nord for Øvre Dreggsallmenning være åpen, eventuelt at adkomst flytte til motsatt side av bakgården, dette grunnet tilgangen til rampe for varemottak i bakgården.

DS2:

Da Amalie Skrams vei er strekning hvor Bybanen går oppe i dagen må det sikres tilgang til eiendommene for varetransport, netthandel osv.

DS4:

Området ved Åsane terminal er i tett tilknytning til store virksomheter samt Åsane storsenter og Arken senter. Disse virksomhetene 100 vis av store vareleveranser til sammen daglig, det er derfor viktig at arbeidet med banen minimerer påvirkningen av disse. Da det også er satt av arealer til mulig vogndepot. I byggingen videre etter passering av Hesthaugvegen hvor det planlegges kollektivgate må virksomheter knyttet til denne gaten sikres annen adkomst til varemottakene. Området Liavatnet/Liamyrene er det mye næringsvirksomhet med tilhørende vare/godstransport, disse må også sikres tilgjengelighet.

DSF:

LUKS støtter en forlengelse av Fløyfjellstunnelen, samt at den må ferdigstilles før gjennomføringen av Bybanen til Åsane. Allikevel er det nødvendig at vareleverandørene også får tilgang på området Sandviken og Eidsvåg som det er pr.d.d., slik at virksomhetene og hjemleveransene kan forgå effektivt og forsvarlig.

### DSFF:

Adkomst og plasseringen av riggområdet i Sandviken ligger slik til at det får noe påvirkning på arealene som benyttes til virksomhetene rundt. Adkomstveier til og fra må planlegges slik at det ivaretar sikkerheten både for myketrafikanter i området, samt sjåførenes arbeidssituasjon dette være seg sjåfører som lever til virksomheter etc., og sjåførene som arbeider med tunnelen.

#### *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.

### DS1:

Reguleringsplanforslaget endrer ikke vareleveringsplassene i Kaigaten.

Det blir ikke mulig å kjøre direkte fra Kaigaten til Christies gate, noe som heller ikke er mulig i dag. Tilkomst til Christies gate må komme sørfra (Lars Hilles gate-krysset). Kjørende i Kaigaten gis påbudt høyresving opp Peter Motzfeldts gate, tilsvarende dagens situasjon. Krysset Kaigaten-Christies gate bygges om i prosjektet når Bybanen skal videre i Christies gate, heller enn å ha endestopp i Starvhusgaten (Byparken). Krysset blir mer komplisert enn i dag og begrenset mengde trafikk og ulike svingebevegelser er viktig for at krysset skal fungere for kollektivtrafikk og myke trafikanter (kapasitet). Kjøring i Kaigaten foran Gulating innebærer også kjøring *gjennom* bybaneholdeplassen her, som generelt ikke er ønskelig og må begrenses.

Holdeplassplasseringen på Torget: Denne er ikke endret. Plassering henger sammen med flere faktorer, og må ligge flatt og på rettstrekning. Holdeplassen ligger langs/foran bebyggelsen og plassert slik at fotgjengerovergangene på hver side av perrongen treffer Vågsallmenningen og Smalgangen.

Langs bebyggelsen på Torget er det viktig å sikre fortausbredder for å ivareta gående og dette gjør det nødvendig med begrensninger i hvor kjøretøy kan stoppe langs fasade. Fra planbeskrivelsen DS1: Det etableres vareleveringslomme på østsiden av Torget plassert parallelt med bybaneholdeplass. Bruk av lommen tidsavgrenses slik at areal i lommen kan benyttes av fotgjengere ellers i døgnet. Varelevering til husrekken langs Torget kan også skje fra Kong Oscars gate i nord. Dette gir mulighet for levering innenfor 50 m avstand til næringsvirksomheten på denne siden av Torget.

Kjøremønster i og rundt Sandbrogaten er vist og beskrevet i kap. 6.8.4 i planbeskrivelsen. Det er ikke åpnet for kjøring gjennom bybaneholdeplassen i nordre del av Sandbrogaten. Fra planbeskrivelsen: «Det reguleres ny kjørbare tilkomst til eiendommene øverst i Sandbrogaten og i Kroken, gjennom Kroken. Denne vil kunne benyttes av kjøretøy opp til 6,5 m lengde, og det planlegges snumulighet i enden av Kroken tilpasset dette. Tilkomst til eiendommene i Sandbrogaten vil være mulig over

torg/plass via Kroken. Hele gateløpet (Kroken) reguleres som gatetun. For å ivareta renovasjon og mulighet for vareleveranser fra større kjøretøy endres etablert lomme i Dreggsallmenningen vis á vis Mariakirken fra parkering til lomme for renovasjon, samt en parkeringsplass for bevegelsehemmede. All annen offentlig parkering i området Kroken – Sandbrogaten foreslås fjernet.»

DS2:

Ivaretatt.

DS4:

Svart på DS

DSF:

Ivaretatt.

DSFF:

Ivaretas i byggeplan. Tilkost ivaretas.

## 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 bli 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 bybaneprosjektet 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 Anleggsfaseplaner.
4. 5. og 6. Vurderingen av byggetrinn og finansiering gjøres etter at reguleringsplanen er vedtatt.
7. Ulike virkemidler blir vurdert i Miljøloftet, 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 krysningspunkt. 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 fremlagt 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](http://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 Delstrekning 1

### Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS1-153	Forsvarsbygg
DS1-132	SVV
DS1-126	Bane NOR (innsigelsen avskåret av Statsforvalteren)

### Offentlige uttalelser – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS1-84	Eviny
DS1-96	Avinor
DS1-133	NVE
DS1-138	BIR
DS1-141	Kystverket
DS1-143	Barn og unges representant
DS1-166	Statsbygg
DS1-171	Helsevernenheten
DS1-182	Museum vest, avdeling Det Hanseatiske Museum og Schøtstuene
DS1-255	Bymiljøetaten
DS1-256	Klimaetaten
DS1-257	Byarkitekten
DS1-258	Byantikvaren
DS1-259	Bergen Vann
DS1-260	Bergen Brannvesen
DS1-270	BKK AS

### Merknader – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS1-85	Dreggsalmenning 10 – 12 AS
DS1-88	Odd Farestveit
DS1-95	May Liss Hachvaag
DS1-99	Tor Ove Kolltveit
DS1-100	Birgit Pihl
DS1-106	Elisabeth Haavig Bakke
DS1-108	Eva-Karin Nilsson
DS1-114	Folkeaksjonen nei til bil og bybane over Bryggen
DS1-115	Trånn Hauge

DS1-124	Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS)
DS1-134	Ole Egil Størkson
DS1-135	Bergen Live
DS1-137	Bergen Guideforening
DS1-144	Virksomheter Torget og Bryggen Kultur, Handel, Servering, Arrangementer og Tjenesteyting.
DS1-146	Realforum AS og Rosenkrantz 8 Bergen AS
DS1-147	Lodin Lepps Gate 2 Realforum ANS
DS1-154	Slottsgaarden borettslag
DS1-158	Bergen kommune, PBE, Prosjektet Rådhuskvartalet
DS1-160	Gudrun Mathisen
DS1-164	Bård Magnus
DS1-165	Arven AS
DS1-167	Roessland
DS1-172	Viking Turn og idrettsforening/ Vikinghallen
DS1-173	Stiftelsen Bryggen
DS1-175	17. mai komiteen
DS1-177	Knut Tveitane
DS1-178	Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
DS1-181	Virksomheter Torget og Bryggen vedr tema sikkerhet og logistikk
DS1-184	Terje Fredheim
DS1-186	Rune Tangen
DS1-187	Karen Ellinor Iden
DS1-189	Tor Solheim
DS1-190	Sandbrogaten 11 AS
DS1-191	Torget 7 AS
DS1-192	Torget 13 AS
DS1-195	Torget 15 AS
DS1-196	Bergen Sentrum 2050
DS1-198	Vidar Broder Lund på vegne av AS Strandgaten Nr. 19
DS1-199	Vidar Broder Lund på vegne av AS Liberty
DS1-201	Bergen Sentrum AS
DS1-202	Virksomheter Torget- Bryggen, STØY – STØV -VIBRASJONER - BYGNINGSVERN
DS1-203	Ingvild Øye og Geir Atle Ersland
DS1-204	Kjøttbasaren Byens Basar
DS1-205	Bergen Røde Kors
DS1-210	Knut Arne Vedå
DS1-211	Finnegårdsgaten 6 AS
DS1-214	Bergen Taxi

DS1-215	Zachariasbryggen AS
DS1-216	Grunneiere langs Torget og Bryggen v/ CMS Kluge Advokatfirma AS
DS1-217	Utsikten Restaurantdrift AS
DS1-218	Bryggens Venner
DS1-220	Inger-Marie Lithun
DS1-221	Bryggekannten AS/ Bryggeloftet & Stuene Invest AS
DS1-222	Arne Skivenes
DS1-224	Galleriet Senterforening, Xhibition Senterforening, Telegrafene Senterforening mfl.
DS1-227	Martin Smith-Sivertsen
DS1-228	Sverre-Otto Gjølvik
DS1-230	Kari Øvsthus
DS1-231	Aksjonsgruppen Bergens mødre
DS1-242	Valerie Hagen
DS1-247	Geir Håland
DS1-248	Bryggen Husflid
DS1-249	Zhanna Petryaeva Tystad
DS1-252 m.fl.	Torvallmenningen 1 mfl grunneierlag
DS1-263	Strandgaten 5
DS1-269	Syklistforeningen
DS1-284	Sylvia Padlesak

## Merknader til begrenset høring etter offentlig ettersyn – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS1-293	Vestland Fylkeskommune
DS1-303	Bymiljøetaten
DS1-304	Forsvarsbygg
DS1-305	Bane NOR
DS1-307	Axel Glomsaas
DS1-309	Torstein Dahle

## Oppsummering – Offentlige uttalelser med innsigelse

### Forvarsbygg

Dok.nr. 153, dato 07.12.2022

#### *Innsigelse:*

- 1. Arealbeslag:** Det planlegges for arealbeslag av Forsvarets eiendom, gnr 167 bnr 895. Planforslaget viser torg og holdeplass direkte inn mot Forsvarets bygninger på Koengen, nye arealformål: o\_ST17, -18, -20 og o\_SVG1. Militært område er i dag skjermet med et ca. to meter høyt gjerde og tilsvarende port. Porten holdes låst om natten og hindrer tilgang til lagerområde og Forsvarets bygninger. I planforslaget planlegges det for at bygningskroppen på de aktuelle byggene mot Sandbrogaten vil være ytre perimeter mot offentlig areal. En slik reduksjon av militært område og fjerning av sikringsgjerder vil være mer sikkerhetsmessig utfordrende. Det må i planen avklares behovet for buffer rundt Forsvarets bygningsmasse. Langs bufferen skal det være mulig å sette opp et sikkerhetsgjerde dersom dette skulle bli nødvendig. Buffersonen må få formål Forsvaret (FO) i planen. En sikkerhetsvurdering må gjennomføres før Fb kan ta endelig stilling til dette momentet.
- 2. Trapp Koengen - Sverresborg:** Forsvaret har i dag en intern trapp som går fra Koengen til Sverresborg, denne er innenfor Forsvarets sikringsgjerder. I planforslaget er trappen foreslått regulert som offentlig torg-/veiforbindelse (o\_ST20). Trappen må dreies noe slik at det blir en tilstrekkelig perimeteravstand mot Forsvarets bygg på Sverresborg. Nye porter og sikringsgjerde må etableres for å sikre militært område. Slike tiltak skal bekostes av Bybanen. Den aktuelle avstanden og sikring av militært område må fremkomme tydelig av planforslaget. Det samme gjelder for infrastruktur i grunnen som må flyttes som følge av endringer på trappen. Løsningene skal planlegges og avklares i samråd med Forsvaret og Forsvarsbygg. Ved inngangen til Sverresborg er det foreslått regulert bestemmelsesområde *midlertidig bygge og anleggsområde #91\_9*, med formål *o\_BA4 Bebyggelse og anlegg*. Et slikt formål på Forsvarets eiendom gbnr 167/895 er ikke forenelig med Forsvarets virksomhet på stedet. Innenfor Forsvarets eiendom skal formål endres til Forsvaret. Det tillates ikke anleggsområde innenfor Forsvarets sikringsgjerder rundt Sverresborg. Det tillates i denne sammenheng heller ikke midlertidig gangforbindelse innenfor #91\_9, som beskrevet i bestemmelse § 5.1.5.3. Det forutsettes videre at Forsvarets virksomhet på Sverresborg kan videreføres gjennom bygge og anleggsperiode og i en permanent situasjon.
- 3. Midlertidig adkomst garasjer:** En problemstilling som ikke er nevnt i planforslaget er bruk av garasjene fra Sandbrogaten i en anleggsfase. Det må i planforslaget konkretiseres om garasjene vil kunne benyttes i anleggsfasen, og dersom ikke må det finnes andre løsninger som f.eks. midlertidig garasje på Koengen og ny adkomst fra nordsiden av festningsområdet/ Bontelabo. Ny adkomst må ha muligheten for adgangskontroll.

Forsvarsbyggs uttale inkluderte videre en rekke faglige råd om fysisk tilrettelegging knyttet til beredskap.

#### *Fagetatens svar:*

- 1. Som oppfølging er det gjennomført en sikringsrisikoanalyse, datert 10.03.2023. Det er opprettet en ny sikringssone H190 for Forsvaret, og lagt til møblering som perimetersikring på torgformålet ved bybaneholdeplassen. Ved Norrønahallen og ved Musikkbygget er**

offentlige formål endret til formål for Forsvaret, M1 og M2. Arealet for M1 ved Norrønahallen ble noe utvidet, for å inkludere gjerde og mur for perimetersikring. Det er lagt midlertidig bygge- og anleggsområde #91\_12 på M1. Gjennom en sikringsone mellom M1 og M2, er Forsvaret gitt nødvendig mulighet for å utvide sin perimetersikring ved hevet beredskap.

2. De offentlige formålene i planforslaget er i større grad ledet bort fra fasader på Sverresborg. Trappeløpet er endret i samsvar med innsigelsen. Det er opprettet et nytt midlertidig bygge- og anleggsformål (BA5) med særskilte krav ved innkjøring til Sverresborg. Det legges begrensninger på varighet, lagring av utstyr, samt ivaretagelse av Forsvarets sikringsbehov i dette området.
3. Garasjene i Sandbrogaten, som vil være problematiske å opprettholde i en anleggsfase, omplasseres i samme bygning, men en etasje ned.

Øvrige innsigelsespunkt er ivare tatt gjennom reguleringsbestemmelser, og Forsvarsbygg har respondert med å trekke sin innsigelse til planforslaget.

Faglige råd fra Forsvarsbygg er videre fulgt opp med reguleringsbestemmelser, i tillegg til omplassering av likeretterstasjon. Se planbeskrivelsen for omtale av justerte formål ved tunnelmunningen i Sandbrogaten, sendt på begrenset høring til berørte parter. Følgende endringer er tatt inn som svar på Forsvarsbyggs faglige råd om retablering av jernbane til sjø:

- Det legges til rette for at bybanelinjen på tvers av jernbanetunnelen kan fjernes dersom det oppstår et ekstraordinært og kritisk behov
- Plassering av likeretteren for strømforsyning til Bybanen og teknisk rom blir endret slik at disse ikke er til hinder for en eventuell reetablering av jernbanesporet til Koengen.

Bybanetraséens plassering og linjeføring beholdes som i planforslaget som var på høring høsten 2022. Også muligheten for rømning fra jernbanetunnelen under banetraseen og ut i dagen på Koengen, blir opprettholdt.

Endringene som er gjennomført er tilstrekkelig til at innsigelsen fra Forsvarsbygg er løst, samtidig som bygging og drift av Bybanen ivaretas.

## SVV

Dok.nr. 132, dato 07.12.2022

*Se felles del I*

*Innsigelse til DS1:*

1. Statens vegvesen fremmer innsigelse til planarbeidene på grunn av manglende rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring. Konsekvensene av anleggsgjennomføring av planforslagene er ikke tilstrekkelig utredet til at Statens vegvesen kan ta stilling til virkningene for beredskap og framkommelighet. Vegvesenet har derfor innsigelse til planene knyttet til utredningskrav i pbl kapittel 4, ut ifra vårt forvalteransvar for hensynet til beredskap og sektoransvar for framkommelighet.
2. Det fremmes innsigelse ut ifra vårt sektoransvar for trafiksikkerhet, da det ikke er ferdigstilt trafiksikkerhetsrevisjon før planene ble lagt ut til offentlig ettersyn.

*Uttale til DS1:*

- a) Sykkelløsning over Bryggen, mener Statens vegvesen at det er avgjørende at det etableres oppmerkingslinje langs sykkelfelt, og legger til grunn at foreslåtte kontraststein vil ivareta dette. Løsningen må fraviksbehandles og det er ikke avklart om løsningen kan skiltes slik ønsket.
- b) Statens vegvesen er skeptisk til at detaljeringsgrad på byggeplannivå med juridisk binding slik foreslått på Bryggen, mener at det må være rom for å forbedre løsningene i byggeplanfasen. Særlig gjelder det å sikre rullevennlig dekke for syklistene, og de er usikre på om saget gatestein vil være tilstrekkelig.
- c) Syklistene på Torget, ber om at det ses på alternative løsninger som reduserer konfliktnivået som for eksempel at busser fra sentrum benytter banetrasé tilsvarende slik busser fra nord skal gjøre.
- d) Bør gjøres en HAZID-analyse av løsningene i byggeplanfasen. Ber også om at det sjekkes ut at signalanleggene i sentrum har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere syklistene i rushtime. Ber om at det sjekkes ut om det kan gis mer plass til syklistene der de har fått liten plass, utenfor Xhibition nevnes spesielt. Dette gjelder også skille mellom gående og syklende, og regulering av torg på dette stedet.
- e) Minner ellers om krav til 1,5 m sikkerhetssone utenfor sykkelveg. Ved Xhibition er det 1,3 m fra syklende til kjørefelt, dette må fraviksbehandles eller justeres.

*Fagetatens kommentar:*

1. Punktet er fulgt opp i revidert planforslag, og innsigelsen fra SVV er trukket.
  2. Videre oppfølging av punktet er sikret i revidert planforslag, og innsigelsen fra SVV er trukket.
- 
- A) Tatt til følge i revidert planforslag. Se NO-DS1-40. SVV har vært deltagende i utviklingen av løsninger og vurderinger av trafikale forhold underveis.
  - B) Delvis tatt til følge i revidert planforslag. Markering av sykkelfelt langs Bryggen er justert. Trafikale løsninger detaljeres videre og følges opp i prosjekterings og byggeplanfase. For juridisk bindende illustrasjonsplan er løsningene på grunn av verdensarv hensyn ytterligere detaljert, dvs. mer enn andre steder. Se nærmere omtale i NO-DS1-40.
  - C) Som over.
  - D) I forbindelse med fravikssøknader er det utført HAZID-analyse for sentrum.
  - E) Trafikale løsninger detaljeres videre og følges opp i prosjekterings og byggeplanfase.

## Bane NOR

Dok.nr. DS1-126, 05.12.2022

*Innsigelse til DS1 (avskåret av Statsforvalter etter samordning):*

Sender følgende innsigelse til planforslaget: Bane NOR vurderer konsekvensene av planforslaget til å være for store for ivaretagelse av jernbanens interesser, da planforslaget ikke har en planskilt kryssing for Bybanen over jernbanelinjen. Bane NORs tidligere uttalelser om rømningsmulighet fra eksisterende tunnel, samt uttalelse om tunnelens funksjon som hensettingsspor, gjelder fremdeles. Bane NOR mener det er viktig å opprettholde forbindelsen til og fra havnen over Koengen. Planforslaget ivaretar etter Bane NORs syn ikke i tilstrekkelig grad jernbaneinteressene, og fremmer derfor innsigelse til planforslaget.



*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget har i planbeskrivelsen gjort rede for de faktiske forhold, og at en planskilt kryssing ikke vurderes gjennomførbart i Sandbrogaten. Rømning fra tunnelen vil etableres for permanent situasjon slik den er i dag. Det vil tilrettelegges for utlufting av jernbanetunnelen, samt for nødvendig beredskap. Se også kommentar til Forsvarsbyggs innsigelse og faglige råd.

Fagetaten vurderer at jernbanetunnelens funksjon, hensetting av tog, er ivaretatt i planforslaget. Tunnelen kortes inn med 25-30 meter. For endringer av likeretterplassering etter begrenset høring, se notatet NO-DS1-40.

## Oppsummering – Offentlige uttalelser

### Eviny

Dok.nr. DS1-84, datert 03.11.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder infrastruktur for fjernvarme. Eviny ønsker å utvide fjernvarmetraséen videre til Sandviken. Det ses også på muligheten for å legge ned fjernvarmerør i Christies gate. Merknadsstiller ønsker derfor å bli inkludert i planleggings- og prosjekteringsarbeidet i det videre.

Merknadsstiller informerer om at de har infrastruktur for fjernvarme i området det det planlegges etablering av bybane og sykkelrute som må hensyntas. Det oppfordres til tidlig dialog dersom forestående plan vil berøre eksisterende infrastruktur for fjernvarme, samt varsling dersom overdekningen over fjernvarmerørene vil bli endret som følge av prosjektet.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til følge i planforslaget. Det kan eventuelt tas inn en fjernvarme rørtrasé i ledige områder i Christies gate, i samarbeid med Eviny. Planarbeidet har hensyntatt Evinys interesser og planforslaget tilrettelegger for fremtidig fjernvarme rørtraseer mellom Småstrandgaten og Bryggesporden. Det er også underveis i planprosessen vurdert lagt fjernvarme i andre grøftstrekninger.

Se omtale i Teknisk forprosjekt under pkt. 4.5.3 Fjernvarme/ bossnett.

### Avinor

Dok.nr. DS4-27, 11.11.2022

*Merknad:*

Avinor har ingen merknader til planforslaget.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstillingog-bruk-av-kraner/>.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

### NVE

Dok.nr. DS1-133, Dato: 08.12.2022

*Merknad:*

NVE viser til sin kartbaserte veileder for reguleringsplan som leder en gjennom alle deres fagområder og gir verktøy og innspill til hvordan deres tema skal tas hensyn til i reguleringsplanen. Dersom man

ikke alt har gått gjennom veilederen råder vi dere til å gjøre det, og vurdere om våre saksområder er tatt hensyn til i planen. Dere må vurdere om planen tar hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVE veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dere kan også bruke våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og rettleiinga lagt opp etter plannivå. På NVE sine nettsider finn de koplinger til veiledere og verktøy. Det ligg også mye arealinformasjon på NVE sine kartløsninger.

*Fagetatens kommentar:*

[Merknad fra NVE er tatt til følge. Vurderingene angående skredfare, flom og flomveier er omtalt og ivaretatt i planforslaget. Det vises til teknisk forprosjekt for detaljer.](#)

## BIR

Dok.nr. DS1-138, datert 13.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjør oppmerksom på at det i anleggsfasen og etter utbyggingen må sikres areal for trafiksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved innsamling av avfall. Det må også sikres tilstrekkelig og egnet areal for hentesteder for innsamling av avfall. Det vises til overordnede føringer som BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV) og Statens vegvesen sin håndbok (N100).

Det opplyses at dersom planforslaget medfører endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy må det avklares i dialog med BIR i de enkelte tilfellene. Det er og ønskelig å bli varslet på tilsvarende måte som nødetater ved vegarbeid.

*Fagetatens kommentar:*

[Tatt til følge. I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert. Dersom løsningene medfører endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy skal det jf planforslaget avklares i dialog med BIR i de enkelte tilfellene.](#)

[BIR blir varslet på tilsvarende måte som nødetater ved vegarbeid.](#)

## Kystverket

Dok.nr. DS1-141, datert 14.12.2022

*Merknad:*

Merknaden viser til at planområdet ligger nært opp til kaiene i Vågen, men at tiltaket ikke kommer i direkte konflikt med ISPS-havneareal.

Det understrekes at det må være tilstrekkelig areal mellom sykkelveg/fortau/bybane og kai, grunnet fartøyene (bruk av landgang, lasting/lossing) og andre brukere i området.

Kystverket legger til grunn at planforslaget ikke kommer i konflikt med fartøyenes bruk av kaiene og sikker og effektiv bruk av kaiarealet. Det legges også til grunn at kommunen har god dialog med Bergen havn om hvordan kaiarealet skal benyttes ved etablering av ny bybane og sykkelveg/fortau.

*Fagetatens kommentar:*

[Sikker og effektiv bruk av kaiene og kaiarealet er hensyntatt og sikret i planforslaget. Det er avsatt tilstrekkelig plass til landgang for større båter, og det er sikret kjøretilkomst til kaifronten. Mesteparten av døgnet vil kaifronten utenfor kai-gjerdene \(ISPS\) kunne brukes av byens befolkning, og utformes i tråd med det.](#)

I perioder kan anleggsarbeidet måtte foregå helt ut til kaikanten. Arbeidet vil ikke pågå langs hele kailinjen samtidig. Kaien vil derfor kunne holdes åpen for båter der en ikke har pågående byggearbeider. Detaljerte planer for de ulike fasene i anleggsperioden må avklares videre. Utbygger (Bybanen Utbygging) vil kontakte grunneier/Bergen Havn før anleggsarbeidet begynner.

## Barn og unges representant

Dok.nr. DS1-143, datert 15.12.2022, Barn og unges representant v/Endre Buanes

### *Merknad:*

Merknaden er positiv til etablering av Bybane til Åsane og vurderer dette som et godt tiltak for barn og unges mobilitet og fremkommelighet til viktige målpunkt.

Barn og unges representant mener det er vesentlig at planarbeidet kartlegger og vurderer påvirkning og konsekvenser for denne målgruppen, også i en anleggsfase. Særlig viktige temaer som nevnes er:

- Trygge oppvekstvilkår
- Trafikksikkerhet, herunder skolevei
- Tilgang til arealer for lek og rekreasjon med gode kvaliteter

Øvregaten blir trukket frem som et område det må rettes spesielt fokus rundt. Fase 1 medfører økt trafikk i denne gaten, noe som kan ha betydning for skolebarn ved Christi Krybbe og barn og unges ferdsel for øvrig. Det stilles særlige krav til trafikksikkerhetsvurderinger, avbøtende tiltak og god kommunikasjon med skole og nærboende.

En generell anbefaling er å minimere bruk av busser og tyngre kjøretøy i Øvregaten (for turistbusser i turistsesongen). Videre må vurderingene ta hensyn til at yngre barn har færre forutsetninger for å tolke og forstå trafikkbilde.

Merknaden minner også på at det må vurderes avbøtende tiltak dersom anleggs- og driftsfase påvirker barn og unges tilgang til arealer for lek og rekreasjon, og viser til rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

### *Fagetatens kommentar:*

Trygge oppvekstvilkår og trafikksikkerhet er hensyntatt underveis i plan- og analysearbeidet. Planforslaget prioriterer fotgjengere. Planforslaget prioriterer ikke tilrettelegging for turistbusser.

Planforslaget er supplert med krav om lave kantsteinshøyder som gir et tydeligere skille mellom gående og syklende, og mellom gående og buss. Dette kravet, sammen med belsningskonseptet, sikrer god orientering, lesbarhet og trafikksikkerhet for alle trafikanter, inkludert yngre barn. Planforslaget tilrettelegger videre for formidling av verdensarven for skoleklasser.

Skolevei i Øvregaten: Det stilles krav til trafikksikkerhetsvurderinger i forbindelse med tiltak. Krav i Vågen, kaiene og Bryggen planforslaget skal følges. Skolen og nærboende mottar nærmere informasjon før utførelse.

Tilgang til arealer for lek og rekreasjon blir ikke påvirket i stor grad. Eksempelvis blir ikke festningsområdene Bergenhus og Sverresborg påvirket i ny situasjon.

I anleggsperioden vil Bergenhus festning i perioder være uegnet for barns lek. Turgåere vil da ledes til alternativ rute rundt festningen. Gangnettet som benyttes av skolebarn og andre barn er sikret opprettholdt gjennom bestemmelsene til planforslaget. Fisketorget skaffes erstatningsareal, og lektere benyttes for å avlaste kaiarealene. Ulike områder reserveres til anleggsarbeid i de ulike

fasene. I Kroken området hensyntas beboere både ved at tunnelanleggsarbeid skjer på jernbanetomten, og ved at lokale trafikktiltak begrenses til et minimum.

## Statsbygg

Dok.nr. DS1-166, datert 19.12.2022

*Merknad:*

Merknaden er særlig knyttet til Gulating lagmannsrett.

Det uttrykkes bekymring for negative konsekvenser knyttet til støy og rystelser, både i byggefase og i den permanente situasjonen etter at ny bybane er i drift. I permanent situasjon er bekymringen knyttet til støy fra banen når den svinger mellom Kaigaten og Christies gate.

Merknadsstiller ber om at tiltak for å opprettholde tilfredsstillende innendørs lydnivå i byggefasen innarbeides i plan for anleggsgjennomføring, og at eventuelle nødvendige permanente tiltak innarbeides som rekkefølgekrav for permanent situasjon.

Gulating og Statsbygg ber om å tidligst mulig bli forelagt en plan for anleggsgjennomføring med angivelse av tidspunkt for de mest støyende aktiviteter. Videre informeres det om at det vil være bra om arbeider som gir støy over anbefalt grenseverdi legges utenfor tiden hvor rettsaler er i drift.

*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget setter krav om tilstrekkelige tiltak mot kurveskrik fra passerende vogner ved Gulating Lagmannsrett i permanent situasjon.

Planforslaget har rekkefølgekrav til støyhåndtering i anleggsfasen, som er dekkende for ivaretagelse av virksomheten til Gulating. Innspillet om støyhåndtering/-måling følger saken videre til prosjekterings- og byggefasen.

## Helsevernenheten

Dok.nr. DS1-171, datert 16.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder for delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. Helsevernenheten har merknader til hovedsykkelruten og foreslått sykkelfelt. Ved etablering av sykkelfelt må det være tilrettelagt for at barn og unge og mindre øvede syklister kan benytte fortau/gangarealer til sykling. Det må ikke etableres hindringer, som kanter og tvers- eller langsgående vannrenner, som kan vanskeliggjøre sykling. Dette vil også bedre fremkommeligheten for blant annet barnevogner og rullestoler.

*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget sikrer god utforming av gangarealer, både med hensyn til bredde, tverrfall og jevnt dekke.

Barnevogner, rullestoler og syklende barn på to hjul ivaretas gjennom krav satt til byromsutforming og dekker.

## Museum vest, avdeling Det Hanseatiske Museum og Schøtstuene

Dok.nr. DS1-182, datert 19.12.2022

### *Merknad:*

Uttalelsen henviser til rapporten fra UNESCOs Advisory Mission og den uavhengige KUVA-rapporten (<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/bymiljo/fagnotat-med-endelig-konsekvensutredning-for-verdensarven-for-bybane-til-asane-levert-fra-fagetaten>)

Museum vest er særlig opptatt av følgende punkter:

- Nærhet til museet og sikkerhet for publikum og konsekvenser dette får for driften av museet under anleggsperioden og etterpå
- Utendørs formidlingsareal
- Den historiske forbindelsen mellom Vågen og Øvregaten
- Vibrasjoner
- Middelalderens kailinje foran Det Hanseatiske Museum

Museum Vest viser til Advisory Mission report og etterlyser plan for mobilitet og sikkerhet. Tilgjengelighet for alle til museet fremheves som svært viktig for driften og museets samfunnsrolle. Plan for mobilitet og sikkerhet må også omhandle bruken av et utendørs formidlingsareal samt en konkret plan for tilgjengelighet i bygge- og anleggsfasen.

Museet har behov for et tilstrekkelig og trygt areal til utendørs formidling og viser til at det blir en trangere situasjon foran fasaden av Det Hanseatiske Museum, med 0,5 m. Samtidig etterlyses inntegning av fysiske strukturer som vippebom og skur i plankartet. Disse er sentrale i formidlingsarbeidet til museet og det forutsettes at etablering av skur og vippebom som fysiske elementer inngår i bybaneprojektet. Museet forventer at ytterligere undersøkelser knyttet til vibrasjoner blir fulgt opp og viser til Advisory Mission sin rapport. Det stilles også spørsmål til hvordan kurveskrik ved Finnegården blir vurdert.

Museum Vest peker på at Bybanen er planlagt over traséen for senmiddelalderens brygge og er bekymret for hvordan dette vil påvirke Finnegården.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til følge i planforslaget. Plan for å sikre trygg ferdsel for alle trafikantgrupper og opphold for store publikumsgrupper ved Hanseatisk museum og Bryggekaaien, er sikret gjennom dokumentasjonskrav og rekkefølgekrav.

Tilrettelegging for formidling av Hanseatenes virke langs kaikanten er inkludert i planforslaget, og kan inkludere en subtil, historisk markering av eldre kaifront. Slik synliggjøres «bygde strukturer etter Hanseatene og sammenheng med kaien», som er et viktig attributt for verdensarven.

Berørte parter involveres når dokumentasjonen skal utarbeides. Utendørs formidlingsareal tilhørende museet sikres gjennom bestemmelsesområde (#24), og velegnet utforming gjennom krav til detaljering av den juridisk bindende illustrasjonsplanen.

Planforslaget prioriterer fotgjengere. Planforslaget prioriterer ikke tilrettelegging for turistbusser. Trafikksikkerhet er vurdert underveis i plan- og analysearbeidet. Planforslaget er supplert med krav om lave kantsteinshøyder som gir et tydeligere skille mellom gående og syklende. Dette kravet, sammen med belyningskonseptet, sikrer enkel orientering og lesbarhet, og trafikksikkerhet for alle trafikanter, inkludert yngre barn. Formidling av verdensarven for besøkende, skoleklasser o.l.

planlegges langs kaikanten, innenfor #24. Detaljert turisthåndtering for Hanseatisk museum og Schøtstuene skjer i egen planlegging for buffersone for verdensarvstedet Bryggen.

Planforslaget setter krav om tilstrekkelige tiltak mot kurveskrik, vektkompensert banefundamentering, og dokumentasjon av håndtering av vibrasjoner inn mot bebyggelsen. For mer informasjon om reduksjon av risiko for vibrasjoner og setninger, se Oppsummering vedlagt fagnotatet, fra arbeidsgruppe C.

En konkret plan for tilgjengelighet skal forelegges museet i bygge- og anleggsfasen, der etablering av skur og vippebom(mer) inngår som fysiske elementer. For mer informasjon om anleggsaktivitet og hensyn til grunneiere og næringsliv, se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsperioden.

## Bymiljøetaten

Dok.nr. DS1-255, datert 16.12.2022

*Merknad:*

Bymiljøetaten viser til vurderingene gitt i merknaden, der det foretas en rekke påpekninger med sikte på å forbedre plangrunnlaget. Dette gjelder bl.a. omtalen av:

- byrommene v/Gulating, Festplassen, Torget, Bryggen, Bradbenken og Sandbrogaten-Kroken.
- landskapstilpasninger og innslaget av gatetrær for å sikre gode byroms kvaliteter langs anlegget
- anleggsfase og gjennomføring av prosjektet over Torget og Bryggen
- behovet for avklarte ansvarsforhold for ulike deler av planområdet, når det gjelder fremtidig forvaltning, drift og vedlikehold
- detaljer i plankart- og bestemmelser, bl.a. når det gjelder:
  - o valgte planløsninger
  - o valg og bruk av planformål
  - o målsetting på plankartene
  - o suppleringer og justeringer i forhold til krav i bestemmelsene og hvordan bestemmelsene er formulert.

Påpekningene bør vurderes nøye med sikte på å justere planmaterialet frem mot sluttbehandling. Bymiljøetaten bidrar gjerne i videre prosesser med å ferdigstille planmaterialet.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering og til følge. Bymiljøetaten har bidratt til konkretiseringer i planforslaget og til god samordning av ulike byfunksjoner. Byrommene v/Gulating, Festplassen, Torget, Bryggen, Bradbenken og Sandbrogaten-Kroken driftes av Bymiljøetaten, og både trafiksikkerhet, estetikk og byromskvaliteter vektet høyt i etatens forvaltning. Bymiljøetaten har underveis bidratt til justeringer i plangrep, formål og bestemmelser. Enkelte justeringer er utelatt/ kun delvis inkludert fordi de var for omfattende, eller for detaljerte for dette plannivå.

Målsetting på plankartene er tatt med i planforslaget for å lette forvaltningen.

## Klimaetaten

Dok.nr. DS1-256, datert 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder havnivåstigning. Oppdaterte tall for havnivåstigning er ventet fra Miljødirektoratet i løpet av 2023. Når resultat fra dette arbeidet er klart, bør det sjekkes om vurderingene knyttet til havnivåstigning bør oppdateres.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Vurderingene av havnivåstigning bør suppleres med tilleggsbeskrivelser der en anser at prosjekteringen av tiltaket vil dra nytte av dette. Den høydemessig mest kritiske strekningen Torget – Bradbenken er vurdert til sikkerhetsklasse F1, grunnet fravær av tekniske installasjoner som må beskyttes mot sjøvann og et driftsopplegg for Bybanen ved stormflo. Mellom Torget og Bradbenken sikrer planforslaget flere flomveger på tvers av bybanesporene. Se ROS-analyse, samt VA-rammeplanen datert 24.03.23.

## Byarkitekten, Bergen kommune

Dok.nr. DS1-257, datert 21.12.2022

### *Merknad:*

Byarkitektens merknad er delt i to deler hvor del 1 omhandler generelle innspill som gjelder hele prosjektet. Disse er oppsummert i Felles-dokument. Del 2 omhandler innspill til den aktuelle delstrekningen, her delstrekning 1 (DS1) fra Kaigaten til og med tunnellini laget i Sandbrogaten.

Byarkitekten har følgende innspill til videre oppfølging og bearbeidelse av planforslaget:

- Byarkitekten anbefaler at det jobbes videre med byform, lesbarhet og linjer i gateløpet i strekket mellom Christies gate og Torget. Anbefaler å bearbeide forslaget til en mer intuitiv design med tydelige, lange lesbare linjer som i større grad styrker de storslåtte gaterommene. Ber prosjektet vurdere om det er blitt for mange krysningspunkter for å kunne oppnå et bygulv som oppleves sammenhengende.
- Christies gate forbi Festplassen/Musikkpaviljongen bør få en løsning som i større grad er utformet på de gående sine premisser, hvor fotgjengerne prioriteres over syklistene, og hvor gatens historiske rette strekk følges. Det vises til tidligere kommentarer angående dette i uttalelsene fra Byarkitekten til PBE datert 24.juni 2022.
- For byrommet ST6 i krysset Allehelgens gate – Christies gate – Småstrandgaten bør det sikres i planbestemmelsene at plassen får dekke av høy kvalitet og at det ikke tillates asfalt – i tråd med illustrasjonsplanen.
- Anbefaler at krysset Christies gate – Kaigaten – Starvhusgaten og krysset Småstrandgaten – Strandgaten reguleres og bearbeides likt som ST6. Byarkitekten anbefaler å fjerne uhenksomme asfaltarealer (SKV) og regulere også de to nevnte 90-gradersvingene med dekke av høy kvalitet som går fra vegg til vegg i byrommet. Slik kan man ved færre formål, sikre god helhetlig utforming. Flere historiske bygg vil også på denne måten «lande» på et flott bygulv (se innrammede røde felt på kart under). Vi har tro på at dette kan gjøres samtidig som det blir god lesbarhet og god sikkerhet for ulike trafikantgrupper, slik vi ser gode resultater av i arbeidet med bygulvet foran Bryggen.



- Byarkitekten etterlyser 3D-illustrasjoner som viser tunnelinnslaget i Sandbrogaten og håndteringen av høydeforskjellene.
- Løsningen som er vist for felt ST17 i Sandbrogaten bør justeres for å få en mer urban utforming med integrert trapp, rampe og vegetasjonsfelt som også kan fungere som et oppholdssted, og bidra til et aktivt byrom ved inngangen til Bergenhus festning.

Byarkitekten stiller gjerne i arbeidsmøter i forbindelse med justering av planforslaget.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering og til følge. Punktene er vurdert og delvis innarbeidet som krav i planforslaget. Arbeidet med bygulvet foran Bryggen, som Byarkitekten nevner, har bidratt til å sikre byroms kvaliteter også i en rekke andre byrom. Planforslaget setter krav til en god helhetlig utforming, som bygger opp under den historiske atmosfæren. Planforslaget tillater ikke asfalt.

Byarkitekten har bidratt til konkretiseringer i planforslaget og til god samordning av ulike hensyn til funksjonalitet og estetikk. Byroms kvaliteter i byrommene ved Gulating/Byparken, Gamle Rådhus og Nedre Torgallmenning vektet svært høyt.

Om innspill til justeringer i plangrep, formål og bestemmelser: Enkelte justeringer er utelatt / kun delvis inkludert fordi de var for omfattende, eller for detaljerte for dette plannivå.

## Byantikvaren, Bergen kommune

Dok.nr. DS1-258, datert 21.12.2022

*Merknad:*

Uttalelsen gjelder for delstrekning 1 (DS1) fra Kaigaten til og med tunnellingslaget i Sandbrogaten.

Byantikvaren uttaler at anleggelse av Bybanen i hovedsak vil føre til en oppgradering av det historiske sentrum i Bergen. Et dempet trafikkbilde og oppgradering av byrommene vil føre til en bedre opplevelse av kulturmiljøet og kulturminnene.

Byantikvaren peker på følgende punkter for videre oppfølging og bearbeidelse av delstrekning 1:

1. Konsekvensene for Bryggen som verdensarv, slik de blir beskrevet i KUVA rapportene og i den gjennomførte Advisory Mission, må følges opp enten som del av oppfølging av høringsinnspillene fram mot endelig plan, som rekkefølgebestemmelser eller som del av kommunens arbeid med en buffersonesplan for et større område rundt Bryggen og



middelalderbyen Bergen. Byantikvaren vil sammen med Fylkeskommunen og Riksantikvaren følge prosessen videre for å gi råd og innspill der dette er nødvendig.

2. Detaljeringen av stoppene i Kaigaten, på Torget og i Sandbrogaten må være i henhold til de gitte antikvariske føringene med historisk forankrede materialer.
3. Byantikvaren ser behov for en ytterligere gjennomgang av den juridisk bindende illustrasjonsplanen som følger planforslaget. At det aktuelle området blir gjennomført med materialkvaliteter som er i tråd med de historiske føringene er avgjørende for at planen skal bli akseptert av Verdensarvkomiteen i den videre oppfølgingen av KUVA-prosessen.
4. Behov for å sikre kulturmiljøet mot støy fra skinneskrik på enkelte utsatte strekk som ved Hanseatisk museum, Sandbrogaten, Gulating og Gamle Rådhus. Byantikvaren ber om dette blir sett nærmere på frem mot endelig plan.
5. Ved en eventuell flytting av Rundetårn må det i planen sikres at det gjenreises så nært som mulig til opprinnelig plassering.
6. Lysplanen for området rundt Bryggen er en viktig del av oppgraderingen av byrommet. Byantikvaren vil be Bymiljøetaten se på løsninger for å redusere de mange og høye lysmastene planen baserer seg på.
7. For området ved Gamle Rådhus og Hagerupsgråden understreker Byantikvaren at det er viktig å gjenbruke skiferheller som i dag finnes på fortauet i dette området.
8. I strekket Kaigaten – Torgalmenningen vil det være viktig med en god lysplan som tar hensyn til de ulike kulturmiljøene som møtes i dette området.
9. Tunellinnslaget i enden av Sandbrogaten er et svært stort inngrep i et sårbart kulturmiljø. Konsekvensene for kulturmiljøet og kulturminnene rundt inngrepet er så langt lite belyst i saken og Byantikvaren forutsetter tett oppfølging rundt dette i den videre prosessen.
10. Byantikvaren ber om at krigsminner i skråningen opp mot Sverresborg og som ikke er registrert i Askeladden, hensyntas. Særlig viktig siden bunkersen over tunnelmunningen og som er del av samme anlegg, må rives.
11. Byantikvaren oppfordrer til at man for Øvregaten ser på ulike typer busser som i mindre grad virker forstyrrende både i størrelse og lydnivå.
12. Byantikvaren foreslår en forenkling av bestemmelsene knyttet til kulturmiljøhensynene. Bestemmelsene knytter seg til mange ulike lag av hensyn og med så mange bestemmelser kan det bli uoversiktlig og vanskelig å håndheve de ulike bestemmelsene. Byantikvaren vil gjerne se nærmere på dette fram mot endelig plan.
13. Byantikvaren ber om å bli holdt underrettet og involvert i videre prosess med planene for anleggsgjennomføring.

#### Øvrige kommentarer:

Byantikvaren peker på at ikke alle utfordringene i forhold til verdensarven kan løses i planarbeidet for Bybanen. I arbeidet med buffersonen vil anbefalinger fra KUVA og AM bli forsøkt håndtert, som for eksempel oppfølging av turishåndteringen på Bryggen og Bergen sentrum, samt turistbuss problematikken og utfordringer knyttet til næringsetablering og lokalbefolkningens bruk av verdensarvområdet.

Byantikvaren ser utfordringer med planlagt sykkeltrasé gjennom planområdet og holder fast ved sin vurdering av «shared space» prinsippet for hele planområdet, som beste løsning.

Området ved Bontelabo ligger utenfor plangrensen for delstrekningen, men blir berørt av plan for uttak av masser i fjell på Koengen. Bergenhus festning og området rundt er et svært verdifullt kulturmiljø. Viktig at både langsiktige planer og midlertid bruk av området blir sett på i en sammenheng.

Plangrensen for strekningen rundt Vågen går bare delvis opp i allmenningene som fører ned mot Torget og Vågen. Dette kan oppleves som uheldig dersom det fører til en oppdeling og forskjellsbehandling av ferdselsårene. Dette vil bli tatt opp også i arbeidet med Buffersonen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering og til følge.

Planforslaget er videreutviklet etter offentlig ettersyn. Byantikvaren har bidratt til konkretiseringer i planforslaget og til god samordning av ulike vernehensyn, inkludert ivaretagelse av vern etter Vågen, kaiene og Bryggen planen. Byrommene rundt Byparken, ved Gamle Rådhus, på Torget og Bryggen, samt Bradbenken og kulturmiljøene langs bybanetraseen får et løft som følge av planforslagets krav, etter innspill fra Byantikvaren. Etaten har underveis bidratt til justeringer i plangrep, formål og bestemmelser. Bergen Vann har også deltatt aktivt med oppfølging av innsigelsen til planforslaget fra Vestland fylkeskommune og Riksantikvaren, og bidratt justeringer av den juridisk bindende illustrasjonsplanen.

Enkelte justeringer er utelatt/ kun delvis inkludert fordi de var for omfattende, eller for detaljerte. «Shared space» prinsipp, eller sambruksprinsipp, kan ikke legges til grunn for hele planområdet i og med at Bybanen gis prioritet i alle krysningspunkt. Likevel har sambrukprinsippet vært avgjørende for konseptutviklingen, og vil benyttes i videre detaljering av både torg og kaiareal, da mange fotgjengere, noen syklistene og få kjøretøy vil dele på arealene, og hastigheten vil være lav.

Krigsminnet nord på Sverresborg berøres ikke. Avbøtende tiltak for støy fra bybanevogner i kurver er ivare tatt. Historisk forankrede materialer er sikret i planforslaget gjennom krav i reguleringsbestemmelsene. Samordning av fysiske vernehensyn kreves i alle ledd av videre prosjektering og utførelse, inkludert utforming av tunnelinnslag i Sandbrogaten.

Vedr juridiske krav i planforslaget er det i reguleringsbestemmelsene:

- skilt tydelig mellom «tillates» og «kan tillates» - der sistnevnte utløser en vurdering av evt. byggesaks krav, og gjennom det sikre flerfaglig behandling internt i kommunen.
- Ikke satt krav til uttalelser fra kommunale etater, da dette ivaretas av byggesaksavdelingens rutiner og gjeldende lovverk. Unntak er gjort for Bergen Vann, som har andre prosedyrer.

Som koordinator for vern og bruk av verdensarven leder Byantikvaren det faglige arbeidet internt i kommunen med oppfølging av KUVA anbefalingene og råd fra Advisory Mission, på tvers av planer og prosjekter. Byantikvaren bør derfor bidra inn i videreutvikling av tiltaket i neste fase vedrørende:

- Kulturmiljø- og landskapstilpasninger, materialbruk, belysning, skilting, møblering og innslag av gatetrær
- Tekniske installasjoner, branngater, o.l.
- Plan for anleggsfase og gjennomføring av tiltak
- Utforming av buffersoneplan for verdensarvstedet Bryggen

## Bergen Vann

Dok.nr. DS1-259, datert 16.12.2022

*Merknad:*

Merknader gitt skriftlig via e-post 06.07.2022, er ikke fulgt godt nok opp i planforslaget ennå. Planforslaget må unngå avvik fra krav i VA-norm, Kommunedelplan for overvann for Bergen, PBL, m.fl. Merknaden inneholder også kommentarer til Risiko- og sårbarhetsanalysen, RA-DS0-011. (se fellesmerknader)

Bergen Vann har følgende merknader som må følges opp:

## VA-rammeplan med infrastrukturplan

- Presiseres i punkt 1.1 at «*VA-rammeplan med infrastrukturplan skal følges*»
- Følgende tekst medtas: «*Det må i forkant av detaljprosjektering utarbeides tegning(er) for riggområder, ref. Y-tegninger, som også viser eksisterende infrastruktur. Planlagte tiltak skal godkjennes av Bergen Vann i forkant av utførelse. Det skal være tilkomst til drift og vedlikehold for VA-systemene som er i drift gjennom hele anleggstiden. Det gjelder for øvrig for alle områder, ikke bare for riggareal.*»
- Evt. behov for midlertidige vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering i anleggsfasen må tas med senest ved detaljplan, med fokus på behov for kontinuerlig drift av VA.
- Generell informasjon må sendes alle infrastruktureiere om at det ved oppstart av planlegging/vurdering av tiltak innenfor og i nærheten av BT5 sitt planområde, meldes til de øvrige infrastruktureierne for avklaring om evt. samarbeid.
- Reguleringsplanen inklusiv VA-rammeplan med infrastrukturplan må ivareta, hensynta og samordne Bergen Vann sin ledningsfornyelsesplan og Hovedplan for vann og avløp og vannmiljø samt evt. «Graveklubben-prosjekter». Dette også i tilstøtende områder/planer.
- Avvik skal spesifiseres og det må søkes dispensasjon i hver enkelt sak.
- Der det kreves tinglyst erklæring for VA-anlegg over annen eiendom, skal kopi av avtale vedlegges søknad om uttalelse til rammetillatelse.
- Presiseres: Tegninger med bokstav H nr. 10101 – 16003 viser foreslåtte planlagte løsninger for vann, spillvann og overvann i området.
- Presiseres: VA-rammeplan med infrastrukturplan viser planlagt, fremtidig trasé
- Presiseres: Ansvar for prosjektering og omlegging av eksisterende private stikk i offentlig veg og utenfor hviler på og bekostes av tiltakshaver.
- Presiseres: Det er i utgangspunktet ikke tillatt å slippe økte overvannsmengder inn på offentlig ledningsnett.

### Tilleggsutredning KU Rigg og anleggsområde jernbanetomt Koengen, TN-DS0-003:

- Det gjøres oppmerksom på at det er etablert Ø400 mm vannledning og stor AF kanal gjennom riggområdet. Sistnevnte er 100 år og har høy risiko for skade. I forkant av detaljprosjektering må det utarbeides tegning(er) for riggområder, som viser eksisterende infrastruktur.

### Teknisk forprosjekt, RA-DS1-007:

- Det må henvises til *VA-rammeplan med infrastrukturplan*
- Det forutsettes at innhold samsvarer med VA-rammeplan med infrastrukturplan

### Plankart:

- Det forutsettes at nødvendig areal sikres for å gjennomføre planlagt tiltak, i forhold til helhetlig planlegging vann/avløp/overvann og flomveier, samt areal til etablering av evt. midlertidige VAO-systemer og flomveier.

### Planbeskrivelse:

- Henvis til *VA-rammeplan med infrastrukturplan*.
- 6.9 Teknisk infrastruktur: *VA-rammeplan med infrastrukturplan skal følges*.

### Reguleringsbestemmelser:

- § 6.1 eller 6.2 Fornyng av eksisterende kommunale VA-anlegg utføres ved behov før omlegging av gang og kjøremønster skjer. Behovsvurdering foretas av Bergen Vann. § 7 VA-rammeplan med infrastrukturplan.

Annet:

- Vann- og avløpsetaten har endret navn til Bergen Vann.

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

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering og til følge. Bergen Vann har bidratt til konkretiseringer av tiltaket, presise krav og en god samordning av ulike infrastruktureiere. Infrastrukturen i sentrum får et nødvendig løft som følge av planforslaget på grunn av det langvarige samarbeidet med Bergen Vann. Etaten har underveis bidratt til justeringer i plangrep, teknisk forprosjekt, hensynssoner, formål og bestemmelser. Bergen Vann har også deltatt aktivt med oppfølging av innsigelsen til planforslaget fra Vestland fylkeskommune og Riksantikvaren, og bidratt til detaljering av løsninger og utredninger.

Metode og materialbruk som ivaretar grunnvannsnivå og -stabilitet er sikret i planforslaget gjennom krav i reguleringsbestemmelsene. Samordning av fundamenter, eventuelle bytrær og infrastruktur kreves i alle ledd av videre prosjektering og utførelse.

Vedr juridiske krav i planforslaget er det i reguleringsbestemmelsene:

- skilt tydelig mellom «tillates» og «kan tillates» - der sistnevnte utløser en vurdering av evt. byggesaks krav, og gjennom det sikre flerfaglig behandling internt i kommunen.
- Ikke satt krav til uttalelser fra kommunale etater og offentlige instanser, da dette ivaretas av byggesaksavdelingens rutiner og gjeldende lovverk. Unntak er gjort for Bergen Vann, som har andre prosedyrer ifm. nødvendig samordning av rekkefølge og av tiltak i fredet bygrunn. Tilstrekkelig involvering av kulturminnemyndighet sikres i planforslaget for middelalderbyområdet, i tråd med krav i Vågen, kaiene og Bryggen planen.
- Merknadene fra Bergen Vann er fulgt opp i bestemmelsene til planen

Bergen Vann leder det faglige arbeidet internt i kommunen med overvannshåndtering, flomsikring, havnivåstigning og andre klimarelaterte tiltak, på tvers av planer og prosjekter.

Bergen Vann bør bidra inn i videreutvikling av tiltaket i neste fase vedrørende:

- Klimarelaterte tiltak
- Plan for anleggsfase og gjennomføring av tiltak, herunder slokkevannkapasitet
- Samordning mellom hovedinfrastruktureiere
- Grunnvannsovervåking

## Bergen brannvesen

Dok.nr. DS1-260, datert 21.12.2022

*Merknad:*

Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet, jamfør veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».

For banetunneler og område utenfor tunnelportaler viser brannvesenet også til vedlagt dokument «Veiledning-Tilrettelegging for brann- og redningsmannskap i jernbane- og banetunneler».

Det er spesielt viktig å ivareta brannvesenets tilkomst og oppstillingsplasser til Bryggen og hotellene ved bybanetraséen både under bygging og når den settes i drift.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til følge. Bergen Brannvesens innspill er innarbeidet underveis i utviklingene av planforslaget. Plangrep og teknisk forprosjekt for bybane- og sykkeltrasé er tilpasset Bergen Brannvesens behov.

Planforslaget inkluderer en hensynsone for brannsmitte og sikret tilkomst for brannbil langs Bryggegårdene, inn til Bryggestretet, og til kummer. Nødvendig slukkevannskapasitet sikres gjennom krav i planforslaget. For Faresone brannsmitte i de ulike delområdene, se Temakart 003 Hensynssone H390 1-6.

Bergen Brannvesen involveres i videre prosjektering av tiltak etter behov. Beredskapsakser, oppstilling for redningsmannskap samt tilhørende slukkevannsuttak sikres gjennom beredskapsplanlegging for hver fase av anleggsperioden.

## BKK AS

DS1-270, Dato: 20.01.2023

*Merknad:*

Det må tas hensyn til eksisterende nettanlegg, og det må tas høyde for nye anlegg som det er nødvendig for BKK Nett å etablere og drift for å kunne forsyne et stadig økende behov for effekt i Bergensområdet.

BKK Nett sine merknader til oppstartsvarselet er i stor grad ivaretatt i teknisk forprosjekt som er utarbeidet for delstrekningen. Identifiserte konfliktpunkter er omtalt, og det er angitt at behov for omlegginger og etablering av nye anlegg vil bli løst i samarbeid med BKK i detaljprosjekteringsfasen.

Ønsker å varsles tidlig før nødvendig omlegging av høyspent luftledning.

Av beredskapshensyn er det viktig at det ikke gjøres midlertidige eller permanente tiltak på området rundt Koengen transformatorstasjon som vanskeliggjør eller hindrer utskiftning av anlegg eller utskiftning av en av hovedkomponentene i transformatorstasjonen.

Ønsker at det tilrettelegges fremføringsvei for etablering av nye høyspentforbindelser helt fra Koengen transformatorstasjon til den planlagte OPI-kanalen over Torget. Vil på sikt bli nødvendig for å kunne dekke fremtidig økt effektbehov i sentrumsområdet.

*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget sikrer nødvendig areal for omlegginger og oppgraderinger innenfor planområdet. Alle kabeletatene involveres i prosjekterings- og byggefasen.

Angående anleggsområde på Koengen: Bruk av området vil detaljeres videre i neste fase. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneier før anleggsarbeidet starter.

## Oppsummering – Private Merknader

### Dreggsallmenning 10 – 12 AS

Dok.nr. DS1-85, datert 03.11.2022

#### *Merknad:*

Merknaden omhandler tilgang til portrom fra Sandbrogaten under og etter etablering av Bybanen. Det vises til tidligere møter og befaringer med planavdelingen i Bergen kommune. Fra Sandbrogaten er det i dag to viktige innkjøringer til eiendommene i kvartalet.

Dreggsallmenningen 10-12 AS mener at fagetatens kommentar til merknaden ikke er en korrekt beskrivelse av hvordan fagetaten har fulgt opp deres merknad. Dette gjelder særlig tilkomst og tilrettelegging i arbeidsanleggsfasen.

Anleggsarbeidsfasen - Påpeker at det ikke er lagt opp til kjøreatkomst til portrommet, verken for beboere, ansatte eller ved varelevering. Løsningen kan ikke aksepteres, og vil ha konsekvenser for bruk og drift av eiendommene som benytter denne tilkomsten.

Løsning for å sikre tilkomst med kjøretøy for ansatte og ved varelevering er etablering av midlertidig anleggsbro frem til portrommet.

Driftsfasen- Vanskelig å vurdere planforslaget på følgende punkter:

- Hvor vidt innkjøringen til portrommet blir lysregulert eller på annen måte begrenset i perioder, eller om det vil bli regulert av skilting/alminnelig vikeplikt. Sikkerhet ved utkjøring må prioriteres.
- Om fortauskanter, andre forhøyninger på gateplanet/i Bybanetraséen eller mulig svingradius vil medføre begrensninger for tilkomst for større kjøretøyer ved varelevering mv.

Det bes om å få bekreftet at innkjørselen til portrommet er planlagt like god som den eksisterende. Generelt ber merknadsstiller om snarlig møte med kommunen for å få avklart punktene i merknaden.

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er foretatt trafikksikkerhetsvurderinger for inn- og utkjøring til portrommet basert på eksisterende antall private parkeringsplasser. Planforslaget regulerer Sandbrogaten med kantsteinshøyder på maksimalt 10 cm, og maksimalt 4 cm. Plankartet viser innkjøring til portrommene med avkjørselspil, det vil si regulert som avkjørsel, og vil normalt etableres med nedsenket kantstein. Overvannshåndtering er hensyntatt. Detaljert løsning for avkjørsel avklares i videre detaljering/prosjektering.

Innkjøring til nedre del av Sandbrogaten (2 portrom) skjer fra Bradbenken via Øvre Dreggsallmenning. Utkjøring fra portrommene skjer til Dreggsallmenningen via Øvre Dreggsallmenning. Slottsgaten får ingen biltrafikk. Hvorvidt innkjøringen til portrommet blir lysregulert eller på annen måte begrenset i perioder, samt type skilting/alminnelig vikeplikt e.l. er ikke avklart ennå. Detaljering av gategrunnen skjer i prosjekteringsfasen i regi av utbygger (Bybanen Utbygging) etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Det er tidligere i planprosessen avholdt møter med merknadsinnsender, senest i høringsperioden. Det er ikke gjennomført møte etter høringsperioden. Innkjørselen til portrommet anses som

ivaretatt. Dialog om detaljering og anleggsperiode skjer etter vedtak av planen. For mer informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum, vedlagt planbeskrivelsen.

## Odd Farestveit

Dok.nr. DS1-88, datert 04.11.2022

### *Merknad:*

Merknaden peker på at trasé over Bryggen må unngås. Trafikkfare, brannfare, hemmet fremkommelighet for banen, estetikk, lav hastighet, butikkdød, samt innsigelser fra Riksantikvaren er forhold som trekkes frem.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Helhetlige, tverrfaglige vurderinger er gjort angående trasévalg, og angående nevnte tema. Hastigheten til Bybanen gjennom sentrum ansees i gjennomsnitt å være ca. 17 km/t. Det er arbeidet svært grundig med innsigelser fra Vestland fylke inkludert Riksantikvaren. Planforslaget regulerer tiltak innenfor planområdet både over og under bakkenivået, og følger opp alle vernehensyn fra Vågen, kaiene og Bryggen-planen, i tillegg til UNESCO-anbefalinger, se vedlegg I3. Næringsaktører i Vågen-området er gitt nødvendig informasjon samt tilbud om dialog underveis i planprosessen. Bransjeforeninger har også mottatt tilbud om dialog. Tilgjengelighet til butikker i anleggsperioden sikres gjennom faseplanlegging i regi av Bybanen Utbygging. For mer informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsperioden.

## May Liss Hachvaag

Dok.nr. DS1-95, datert 09.11.2022

### *Merknad:*

Merknaden er negativ til bybanetrasé i dagen. Det trekkes frem at dagalternativet er et for stort arealbeslag på et så lite og trangt område, noe som vil ødelegge byens opprinnelse. Kostnader og tidsrammer også uforutsigbare. Videre vil byggeperiode ha store negative konsekvenser for kultur og næringsliv. Av den grunn fremmes det at banen bør legges i tunnel.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Helsegevinster, areal- og miljøgevinster står sentralt i planlegging av Miljøloftets prosjekter. Disse gevinstene oppnås med realisering av Bybanen og hovedsykkelruten nordover. Planforslaget sikrer at negative konsekvenser i anleggsperioden skal minimeres. Se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum.

## Tor Ove Kolltveit

Dok.nr. DS1-99, datert 12.11.2022

### *Merknad:*

Merknaden stiller seg positivt til planforslaget. Merknadsstiller ser at byggeperioden vil medføre en del ulemper i sentrum, men er sikker på at man ved ferdigstilling vil ha et bra og effektivt kollektivtilbud til Åsane. I forhold til Bryggen er man trygg på at bybaneutbygger vil ta de nødvendige hensynene.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

## Birgit Pihl

Dok.nr. DS1-100, datert 12.11.2022

*Merknad:*

Merknaden stiller seg positivt til planforslaget. Merknadsstiller er forberedt på store forandringer både i byggeperioden og etterpå, og gleder seg til Åsanebanen står ferdig.

*Fagetatens kommentar:*

[Tatt til orientering.](#)

## Elisabeth Haavig Bakke

Dok.nr. DS1-106 og DS1-213, datert 23.11.2022

*Merknad:*

Merknaden kommer med forslag til endring av trasé for bybanen på strekningen Sentrum-Sandviken. Det vises til informasjonsmøte som ble avholdt 15. nov 2022 om Fløyfjellstunnelen. På bakgrunn av nye opplysninger som ble gitt, foreslås det at deler av traséen for bybanen til Åsane legges i den/de ubenyttede Fløyfjellstunnelen(e) når Statens vegvesen har ferdigstilt ny(e) Fløyfjellstunnel(er). Det trekkes så frem flere begrunnelser for omlegging av banetrasé.

Nye opplysninger om Vegvesenets planer med de eksisterende Fløyfjellstunnelene endrer forutsetningene for planene som er sendt på høring, og det bes om at forslaget i merknaden utredes og tas med i de videre vurderinger og planer.

*Fagetatens kommentar:*

[Tatt til orientering. Bruk av vegtunnelene har ikke vært tema fordi disse ligger for perifert i forhold til bosatte og i forhold til arbeidsplasser. Samfunnsverdien av tunnelene vurderes i andre planer/prosjekter.](#)

## Eva-Karin Nilsson

Dok.nr. DS1-108, datert 25.11.2022

*Merknad:*

Merknaden er generelt imot bybane gjennom sentrum, og ser på utredningen fra Bergen Sentrum 2050 som det beste forslaget.

Det etterlyses informasjon om hva som skal skje med Sølvfabrikken (Sandbrogaten 11). Videre peker merknaden på en rekke uklarheter som bl.a. batteridrift langs Bryggen og Bane Nor sin tunnel.

*Fagetatens kommentar:*

[Tatt til orientering. Se kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050.](#)

[Batteridrift over Bryggen er vurdert, og gjennom tverrfaglig arbeid er det funnet en gjennomførbar løsning. Vognene med batterier blir ikke høyere enn dagens vogner. På Bryggen blir det etablert et begrenset antall lysmaster for å sikre belysning. For illustrasjon av Bybanen med batteridrift, se \[Byromsutforming Torget-Bryggen, samt Lysplan Torget-Bryggen.\]\(#\)](#)

[Bane Nor sin tunnel som Bybanen krysser gjennom, kortes inn med om lag 15 meter. Resten av tunnelen vil fungere som før. For en fremtidig krisesituasjon sikrer planforslaget at Bybanen skal kunne vike for en reetablering av spor til sjø for jernbanevogner.](#)

[Det foreligger ikke planer om å rive Sølvvarefabrikken. Fabrikken «Arven» er oppgitt av grunneier at blir værende. Fabrikken skal ivaretas som virksomhet gjennom anleggsperioden. Sandbrogaten](#)



bygges om med ny holdeplass inn mot Sølvsarefabrikken. Arbeidet i denne gaten er underlagt strenge restriksjoner med hensyn til grunnvanns stabilitet; alle faser vil derfor planlegges nøye før utførelse. Se vedlegg til fagnotatet, notat med informasjon om anleggsperioden, og tidligere erfaringer fra Bybanen Utbygging med bygging av bybane i tett by.

## Folkeaksjonen nei til bil og bybane over Bryggen

Dok.nr. DS1-114 (og DS1-223), datert 30.11.2022

*Merknad:*

Merknaden er imot bybane over Bryggen og peker på flere ulemper ved trasévalget. Punktene dreier seg om fare og risiko knyttet til bygninger og kulturminnelag, ødeleggelse av områdets bruk og aktualitet, samt støy fra drift.

Dersom Bybanen skal bygges må den legges i tunnel bak Bryggen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Helhetlige, tverrfaglige vurderinger er gjort angående trasévalg, og angående nevnte tema. Det er arbeidet svært grundig med oppfølging av innsigelser fra Riksantikvaren vedrørende minimering av fare og risiko knyttet til bygninger og kulturminnelag. Planforslaget regulerer tiltak innenfor planområdet både over og under bakkenivået, og følger opp vernehensyn fra Vågen, kaiene og Bryggen planen, i tillegg til UNESCO-anbefalinger og tiltak for minimering av støy fra bybanevogner.

Reguleringsplanforslaget følger opp politiske beslutninger for trase for Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane.

## Trånn Hauge

Dok.nr. DS1-115, datert 01.12.2022

*Merknad:*

Merknaden stiller spørsmål om man har sett på muligheten av å legge bybanelinje forbi Bryggen nedsenket i terrenget (langs kaikanten) med lokk over. På denne måten bevares Bryggen uten synlig bil- eller bybanetraffikk. Merknaden har lagt ved et skissert snitt gjennom Bryggen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Helhetlige, tverrfaglige vurderinger er gjort angående trasévalg. Det er arbeidet svært grundig med innsigelser fra Riksantikvaren vedrørende minimering av fare og risiko knyttet til bygninger og kulturlag. Planforslaget har fulgt opp alle vernehensyn fra Vågen, kaiene og Bryggen planen, over og under bakkenivået, i tillegg til UNESCO-anbefalinger og tiltak for minimering av støy fra bybanevogner. Vedrørende eventuelt lokk: I og med at bygrunnen er fredet begrenses inngrep i grunnen til et minimum.

## Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS)

Dok.nr. DS1-124, datert 10.12.2022

*Merknad:*

Eksisterende vareleveringsplasser i Kaigaten må videreføres, det må også være mulig for varetransportørene å kjøre fra Kaigaten og ut i Christies gate.

Holdeplass på Torget, retning Åsane bør vurderes nærmere Torgallmenningen. LUKS påpeker behovet for 2 lasteplasser på Torget, hvis holdeplassen legges som planlagt.

Vareleveringsatkomst langs fasaden på Bryggen trekkes frem som svært viktig, da leveransen vil kunne foregå mer effektivt. Det legges også til at tankøl-leveranser har begrenset lengde på slange fra lastebil.

Dersom Sølvfabrikken ikke skal rives, og Sandbrogaten nord for Øvre Dreggsallmenning stenges, må adkomst flyttes til motsatt side av bakgården, dette grunnet tilgangen til rampe for varemottak i bakgården.

Planen må ivareta fremkommelighet for varetransport i anleggsperioden. Dersom dette ikke lar seg gjøre må det etableres midlertidige oppstillingsplasser for de vareleverende. Vegbredder må ivaretas i henhold til gjeldende regelverk. Omlegginger må ikke komme i strid med lover eller forskrifter. Her nevnes blant annet TEK-17, IK-matforskriften og arbeidsplassforskriften.

Det informeres om at på LUKS sine nettsider kan det hentes ut informasjon om hvordan planen bør legge til rette for den typen kjøretøy som bransjen typisk bruker, og hvordan planen bør ta høyde for dette for å unngå at planen ikke diskriminerer for vareleverandørene. Planen må ta høyde for at transportveiene på kommunal grunn må holdes fri for is og snø.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til følge, men mulighet til å kjøre fra Kaigaten og ut i Christies gate er ikke mulig å innarbeide.

Reguleringsplanforslaget endrer ikke vareleveringsplassene i Kaigaten. Det blir ikke mulig å kjøre direkte fra Kaigaten til Christies gate, noe som heller ikke er mulig i dag. Tilkomst til Christies gate må komme sørfra (Lars Hilles gate-krysset). Kjørende i Kaigaten gis påbudt høyresving opp Peter Motzfeldts gate, tilsvarende dagens situasjon. Krysset Kaigaten-Christies gate bygges om i prosjektet når Bybanen skal videre i Christies gate, heller enn å ha endestopp i Starvhusgaten (Byparken). Krysset blir mer komplisert enn i dag og begrenset mengde trafikk og ulike svingebevegelser er viktig for at krysset skal fungere for kollektivtrafikk og myke trafikanter (kapasitet). Kjøring i Kaigaten foran Gulating innebærer også kjøring *gjennom* bybaneholdeplassen her, som generelt ikke er ønskelig og må begrenses.

Langs bebyggelsen på Torget er det viktig å sikre fortausbredder for å ivareta gående og dette gjør det nødvendig med begrensninger i hvor kjøretøy kan stoppe langs fasade. Det etableres vareleveringslomme på østsiden av Torget plassert parallelt med bybaneholdeplass. Bruk av lommen tidsavgrenses slik at areal i lommen kan benyttes av fotgjengere ellers i døgnet. Varelevering til husrekken langs Torget kan også skje fra Vågsallmenningen i sør eller i starten av Kong Oscars gate i nord. Samlet gir dette mulighet for levering innenfor 50 m avstand til næringsvirksomheten på denne siden av Torget.

Holdeplassplasseringen på Torget: Denne er ikke endret. Plassering henger sammen med flere faktorer, og må ligge flatt og på rettstrekning. Holdeplassen ligger langs/foran bebyggelsen og plassert slik at fotgjengerovergangene på hver side av perrongen treffer Vågsallmenningen og Smalgangen.

Kjøremønster i og rundt Sandbrogaten er vist og beskrevet i kap. 6.8.4 i planbeskrivelsen. Det er ikke åpnet for kjøring gjennom bybaneholdeplassen i nordre del av Sandbrogaten. Fra planbeskrivelsen: «Det reguleres ny kjørbart tilkomst til eiendommene øverst i Sandbrogaten og i Kroken, gjennom Kroken. Denne vil kunne benyttes av kjøretøy opp til 6,5 m lengde, og det planlegges snumulighet i enden av Kroken tilpasset dette. Tilkomst til eiendommene i Sandbrogaten vil være mulig over torg/plass via Kroken. Hele gateløpet (Kroken) reguleres som gatetun. For å ivareta renovasjon og mulighet for vareleveranser fra større kjøretøy endres etablert lomme i Dreggsallmenningen vis á vis

Mariakirken fra parkering til lomme for renovasjon, samt en parkeringsplass for bevegelsehemmede. All annen offentlig parkering i området Kroken – Sandbrogaten foreslås fjernet.»

Varelevering til Fisketorget og Zachariasbryggen reguleres med mulighet for inn/utkjøring til sørgående kjørefelt over Torget mellom Rundetårn og gangfelt til bybaneholdeplass. Det vil være mulig å kjøre ut fra Fisketorget mot Strandkaaien sør for Mathallen. Eksisterende lomme i starten av Strandkaaien flyttes/slås sammen med vareleveringslomme for Mathallen og størrelsen på denne tilpasses fremtidig behov.

Varelevering langs hele den historiske delen av Bryggen er ivaretatt gjennom bestemmelse §3.2.3.5/§5. Kjøremønster Bryggen varelevering nordgående retning til Dreggsallmenningen. Det vil skiltes med tidsvindu for vareleverende/tilkomst til eiendommene. Parkering blir ikke tillatt. Det er avsatt tilstrekkelig bredde til passering forbi en vareleverende, og til nødvendig brannredning.

I anleggsperioden vil varetransport være blant «trafikktypene» som prioriteres.

Sikring av tilkomst og eventuelle omlegginger i anleggsperioden vil gjøres i dialog med næringen i regi av Bybanen Utbygging. Se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum.

## Ole Egil Størkson

Dok.nr. DS1-134, datert 08.12.2022

*Merknad:*

Planene for sykkelvei og -felt ser bra ut, men det er lenge å vente 10 år på å få en slik sammenhengende vei. (Det vil heller ikke rime med ambisjonene om en økning av transport via sykkel.) Det bør derfor tilrettelegges slik at man kan opparbeide de planlagte sykkelstrekningene hurtigst mulig og i anleggsperioden utarbeide midlertidige, men velfungerende sykkelfelt. Er det også mulig å se for seg at Torgallmenningen kan tas i bruk? I København er sykkelfelt i travle og vakre sentrumsområder. Et alternativt forslag til å bruke (slipt) brostein til sykkelvei- og felt, er fastgrus slik den i dag finnes rundt f.eks. Lille Lungegårdsvann.

*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget sikrer både sammenhengende hovedsykkellrute i permanent situasjon, og et tilbud til gående og syklende i anleggsperioden. Reguleringsbestemmelsene setter kvalitetskrav, og sier at

- o\_SKF1, del av Christies gate, skal ha rullevennlig dekke.
- Det skal benyttes rullevennlig dekkeløsninger av naturstein eller plasstøpt betong i sykkeltrasé, o\_SS. Det skal brukes naturstein på fortausareal.
- o\_SKF3 og o\_SKF4, del av Torget: Syklistenes fremkommelighet skal prioriteres og arealet skal opparbeides med rullevennlig dekke sentrert i kjørebanelen.
- Innenfor bestemmelsesområde #1, verdensarvens nærområde, skal brosteinsdekket for sykkelfelt utformes med rullevennlig brostein. Sklisikkerhet i overflaten skal ivaretas.

## Bergen Live

Dok.nr. DS1-135, datert 09.12.2022

*Merknad:*

Merknaden uttrykker bekymring ovenfor anleggsperioden hvor det fremkommer at Jernbanetomten ved Koengen er planlagt som rigg- og anleggsområde. Konsekvensene er at man ikke kan gjennomføre konserter i aktuell periode, eller at Bergen LIVE må nedskalere ift dagens kapasitet. Dette vil påvirke konkurransedyktigheten og Bergen sin posisjon som konsertby i negativ forstand.

Ved eventuelle vedtak som medfører at Jernbanetomten etableres som rigg- og anleggsområde vil det være nødvendig å foreta konsekvensutredninger, og reetablere Koengen som arena for konserter (selv med redusert kapasitet). Det ses på som naturlig av Bybanen Utvikling bidrar med økonomiske ressurser for å få gjennomført slike utbedringer/analyser.

*Fagetatens kommentar:*

Rigg- og anleggsaktivitet på Koengen kan pågå på jernbanetomten i opptil 4 år ifølge planforslaget, samt forberedende arbeider innenfor et mindre område nærmest Koengen-tunnelen opptil 1,5 år i forkant. En konsekvens av anleggsaktiviteten vil være at området ikke kan benyttes til konserter og arrangement i samme grad i løpet av disse årene. Det vil likevel kunne arrangeres konserter, men omfang og detaljer må avklares mellom partene. Etter anleggsperioden sikrer planforslaget at området ryddes og settes i stand. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før arbeidene starter.

Bybanen mellom sentrum og Åsane sikrer Koengen og Berghus festning svært god betjening, som på sikt vil lette besøk til, forberedelser til, og avvikling av arrangement.

## Bergen Guideforening

Dok.nr. DS1-137, datert 11.12.2022

*Merknad:*

Merknaden ønsker ikke fremtidig bybane med dagløsning over Bryggen, og uttrykker bekymring over at Bergen kan miste sin status som turistattraksjon i mange år (pga. mangeårig anleggsarbeid).

Det presenteres en rekke punkter som støtter opp om merknaden. Hovedpunktene omhandler forringelse av opplevelse, kompakt og lite bysentrum, og trafikksikkerhet. Merknadsstiller mener at trafikken bør gå i en tunnel lengst mulig vekk fra den historiske bykjernen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

Trafikale grep i trafikkplan sentrum, og Bybanen nordover, realiserer målsettingen om å lede mest mulig gjennomkjøringstrafikk bort fra sentrumsgatene, slik at prioriterte trafikantgrupper får bedre plass. Med forlengelse av Fløyfjellstunnelen oppnås at bykjernen slipper unødvendig trafikk og støy, inkludert gatemiljø som ligger tett på viktige kulturminner, og tett på målpunkt for besøkende og turister.

Med anbefalt løsning vil det ikke kjøre biler eller busser langs Bryggen. I trafikkfase 2 når Torget blir stengt for gjennomkjøring med privatbil, forventes det ca. 13.000 færre daglige bil/busspasseringer over Torget sammenlignet med i dag (2019). I trafikkfase 1 når Torget er åpent for gjennomkjøring, vil også trafikken reduseres betraktelig. Store deler av bymiljøet og kaiene rundt Vågen blir fri for ordinær biltrafikk. Dette tilfører kvaliteter for myke trafikanter i Bergens sentrale byrom og sikrer nødvendig fremkommelighet for buss, slik at man slipper busser i kø, som forringer besøkendes opplevelse av stedene de besøker. Tunnel for Bybanen er vurdert til å gi dårligere betjening av sentrum, større konflikter med omgivelser og verneverdig bebyggelse og høyere risiko i anleggsgjennomføring.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. For ytterligere informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaringer fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Virksomheter Torget og Bryggen, v/ J. Eilertsen

Dok.nr. DS1-144 datert 15.12.22, på vegne av en rekke virksomheter langs aktuell bybanestrekning

### *Merknad:*

Merknadsstiller ser ikke at prosjektets KU fra 2013 med tilleggsutredninger og planforslag er dekkende for å synliggjøre konsekvensene av tiltaket. Ønsker å kunne lese om tiltakets konsekvenser på en lesbar og forståelig måte. Omtale av vendesløyfe er utelatt. Viktige internasjonale vurderinger er tilkommet i endelig versjon sent i høringsperioden. Savner utredninger av konsekvenser for næringsdrift, for publikum, for kultur i lang anleggsfase, og etter utbygging. Gatebruk og trafiksikkerhet burde vært grundigere belyst. Påpeker at viktige mangler er avdekket i HIA rapporten 18.okt. 2022, og at berørte parter forventer at alle disse punktene imøtekommes av kommunen.

### *Fagetatens kommentar:*

For svar, se kommentarene til Bergen Sentrum 2050.

## Realforum AS og Rosenkrantz 8 Bergen AS

Dok.nr. DS1-146, 15.12.2022, Harris advokatfirma v/Cathrine Tvedt Lorentzen, på vegne av Realforum AS og Rosenkrantz 8 Bergen AS

### *Merknad:*

Merknaden gjelder for eidegom gnr. 167 bnr. 1587 (Clarion Bergen Hotel) og gnr. 167 bnr. 1597 (Bryggen 7).

Det er to forhold som må grundig vurderes og redegjøres for i planen:

1. Den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Til punkt om arealfastsettelse:

- Når Bryggen stenges for biltrafikk, må Lodin Lepps gate åpnes for trafikk i begge retninger, slik at trafikken fra hotellet ledes opp i retning Øvregaten. En har fått opplyst fra kommunen at det legges opp til toveistrafikk i gaten, men kan ikke se at det fremkommer av plandokumentene. Det er viktig at dette sikres i plandokumentene.

Til punkt om anleggsfase:

- Graves tett inn til husveggen på begge eiendommene, sikre tilkomst i anleggsfasen.
- Det bes om å bli involvert i planleggingen av gjennomføringsfasen
- Det må tas inn i § 6.2 *Tiltak som skal sikres i anleggsfasen:*
  - o At kjørbart tilkomst til parkeringshus til Clarion Hotel Bergen må sikres i hele anleggsperioden
  - o At gangtilkomst til butikklokale og rømningsvei i Bryggen 7
  - o Synlighet for butikken må sikres i hele anleggsperioden.

En effektiv planbehandling må ikke gå på bekostning av grundige vurderinger og planens kvalitet. Kommunen må også planlegge anleggsfasen og sørger for at dette gjenspeiles i reguleringsbestemmelsene, og at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning.

Grunneier forventet å bli inkludert i drøftelser for å se på ulike løsninger for trafikksituasjonen rundt eiendommen. En ønsker også å bli orientert i anleggsfase i forhold til fremdrift, påvirkninger av eiendommen og tiltak.

*Fagetatens kommentar:*

Lodin Lepps gate reguleres til toveiskjørt fra og med parkeringshuset og opp til Rosenkrantzgaten. Graveomfang jf Temakart Infrastruktur blad 005, viser at <30% av gaten trenger graving, og at graving i svært liten grad skjer foran parkeringshuset knyttet til Clarion Hotel med 40 parkeringsplasser, samt varelevering til Bryggen 7, inkludert tilkomst for renovasjon. Rømningsvei skal til enhver tid sikres for hotellet.

Tatt til orientering: Butikken på Bryggen 7 (Way-Nor) har i dag 2 inngangsdører, noe som gir fleksibilitet. Tilkomst til butikken vil måtte legges noe om når det skal etableres nytt dekke i gaten. Rømningsveg for denne butikken må sees nærmere på i neste fase, i samråd med eier/leietager. Utbygger (Bybanen Utbygging) vil ta kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Eventuell kompensasjon er ikke tema i reguleringsplanforslaget, og blir eventuelt tema når utbygger tar kontakt med grunneier før anleggsstart. Utbygger sikrer tilkomst, eventuelt gis økonomisk kompensasjon etter gjeldende regelverk. For ytterligere informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaringer fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Lodin Lepps Gate 2 Realforum ANS

Dok.nr. DS1-147, 15.12.2022, Harris advokatfirma v/Cathrine Tvedt Lorentzen, på vegne av Lodin Lepps Gate 2 Realforum ANS

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendom gnr. 167 bnr. 1588, Lodin Lepps GT 2 Realforum ANS.

Det er to forhold som må grundig vurderes og redegjøres for i planen:

1. Den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Til punkt om arealfastsetting:

- Når Bryggen stenges for biltrafikk, må det legges til rette for gang- og kjøretilkomst til bakgård til Lodin Lepps gate 2B gjennom Bryggen 11. Det er viktig at dette sikres i plandokumentene. I planforslaget kan man ikke se at det er planlagt for fremtidig tilkomst inn i bakgården.

Til punkt om anleggsfase:

- Som nevnt ovenfor må bakgården til Lodin Lepps gate 2B sikres kjøretilkomst via bryggen i hele anleggsperioden
- Graves tett inn til husveggen på eiendommen, sikre tilkomst i anleggsfasen.
- Grunneiere og leietakere må involveres i planleggingen av gjennomføringsfasen

En effektiv planbehandling må ikke gå på bekostning av grundige vurderinger og planens kvalitet. Kommunen må også planlegge anleggsfasen og sørger for at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning.

Grunneier forventet å bli inkludert i drøftelser for å se på ulike løsninger for trafikksituasjonen rundt eiendommen. En ønsker også å bli orientert i anleggsfase i forhold til fremdrift, påvirkninger av eiendommen og tiltak.

*Fagetatens kommentar:*

Tidsbegrenset varelevering tillates inn i portrommet i ny situasjon. Tidsbegrenset varelevering til Lodin Leppsgt. 2 samt til gårdsrommets øvrige eiere tillates også fra vareleveringslomme på Bryggen. Lommen forskyves mot nord med hensyn til å lette varelevering direkte inn mot lastesonen. Rømningsvei skal til enhver tid sikres.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Eventuell kompensasjon er ikke tema i reguleringsplanforslaget, og blir eventuelt tema når utbygger tar kontakt med grunneier før anleggsstart. Utbygger sikrer tilkomst, eventuelt gis økonomisk kompensasjon etter gjeldende regelverk. For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaringer fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Slottsgaarden borettslag

Dok.nr. DS1-154, 16.12.2022

*Merknad:*

Merknaden presenterer aktuelle problemstillinger rundt Sandbrogaten 3-5. Disse er følgende:

- Parkeringsutfordringer
  - Utbygger må sørge for at parkeringsvolum opprettholdes i anleggsperioden, samt at tidsperiode for byggearbeid foran eksisterende innkjørsel blir kortest mulig.
- Støyproblematikk og dempende tiltak
  - Det må i forkant foretas støymålinger og simuleringer over hvor mye mer støy en bybane utenfor inngangsdøren og byggets bredde vil medføre
  - Ber om at varighet på anleggsperioden må være så kortvarig som mulig, og minst belastende for beboere.
- Innkjøringsmuligheter og sikring av inn og utkjøring fra eiendommene
  - Det må etableres et varslingsystem/lyssystem for å trygge inn og utkjøringen fra de aktuelle eiendommene
- Parkeringsforhold for av- og påstigning
  - Det må legges til rette for mulig av- og påstigning kan skje så nært bygget som mulig. Det må det etableres en «lomme» for av og påstigning foran eiendommen.
- Grunnvannsproblematikk

Merknadsstiller ser på det som formålstjenlig at den ansvarlige prosjektgruppe for strekningen tar en befaring med de berørte parter og eiere.

*Fagetatens kommentar:*

Se også svar til dok nr 85, Dreggsallmenningen 10-12 AS.

Det er foretatt trafikksikkerhetsvurderinger for inn- og utkjøring til portrommet basert på eksisterende antall private parkeringsplasser. Planforslaget regulerer Sandbrogaten med kantsteinshøyder på maksimalt 10 cm, og maksimalt 4 cm. Plankartet viser innkjøring til portrommene med avkjørselspil, det vil si regulert som avkjørsel, og vil normalt etableres med nedsenket kantstein. Sikrer god innkjøringsmulighet til portrommene og kjellere i den nedre del av gaten, samtidig som fortaussonen beholder taktill avgrensning. Detaljert løsning for avkjørsel og

gategrunn avklares i videre detaljering/prosjektering. Innkjørselen til portrommet i henhold til planforslaget vil likne den eksisterende, som er uten varsling med lys/lyd. Dialog vedr detaljering og anleggsperiode skjer etter at planen er vedtatt. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere / naboer før anleggsarbeidet starter.

Det skal gjøres oppdaterte støyyvurderinger, og boliger skal evt. sikres med tiltak mot støy i anleggsperioden. Lengde på arbeidene må avklares i videre detaljering. Arbeid må forholde seg til gjeldende regelverk.

Lomme for av- og påstigning foran eiendommen er det ikke mulig å reservere plass til.

Involvering av sameiet i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanarbeidet og vil derfor svares ut før anleggsstart. For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaringer fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn. Et informasjonsmøte kan være aktuelt for sameiets representant nå planforslaget er vedtatt.

Planforslaget sikrer overvåking av grunnvann og bevaringsforhold for kulturlagene i Sandbrogaten etter føre var-prinsippet. Eventuell befaring på eiendommen vil foretas av Bybanen Utbygging som skal utvikle prosjektets løsninger videre etter vedtatt plan.

## Bergen kommune, PBE, Prosjektet Rådhuskvartalet

Dok.nr. DS1-158, 16.12.2022

*Merknad:*

Prosjektet Rådhuskvartalet er opptatt av kvaliteten i de sentrale byrommene rundt Rådhuskvartalet.

- Prosjektet vil igangsette en Arkitektkonkurranse knyttet til design av byrommet utenfor Gamle Rådhus. I det allmenning formede byrommet utenfor Gamle Rådhus trenger ikke Småstrandgaten å strammes ytterligere opp med trekker.
- Prosjektet vil igangsette en Arkitektkonkurranse knyttet til design av byrommet utenfor Bergen Rådhus.
- Gulatingsplass kan med fordel realiseres med en andel av arealet avsatt til opphold. Det er historisk korrekt å la nye trekker følge Kaigatens og evt. Christies gates forløp. Jf 1916-byplanen har Kaigaten en spesiell, trekantet form som fremhever Telegrafbygningen med sitt fondmotiv. Planen styrker Kaigaten ved å la den utvides mot to sider av Telegraf-bygningen, og plassere Bybanen i midtre del av byrommet.
- Grunnet den sentrale funksjonen området har, kan planen for Bybanen og hovedsykkelrute med fordel regulere inn flere gågate-areal i nærområdet til Bergen Rådhus.
- Grunnet den sentrale funksjonen området har, kan planen for Bybanen og hovedsykkelrute med fordel regulere inn flere fortau/gangakser mellom Bergen Rådhus og Festplassen.
- Grunnet den sentrale bussterminalen, kan planen med fordel regulere inn gågate-areal, på torgformålet o\_ST5 og kjøreareal i Rasmus Meyers alle.
- Riggområdet bør/må flyttes til Kaigaten.

*Fagetatens kommentar:*

Kvaliteten i disse sentrale byrommene rundt Rådhuskvartalet vil holdes i hevd, eller styrkes. Bybanen legges i midtre del av Kaigaten. Gulatingsplass vil kunne utvikles til et møtested. Planen regulerer ikke nye trær, men viser kun muligheter i illustrasjonsplanen, slik at en vil kunne avholde



Arkitektkonkurranser og designe de grønne innslagene deretter. Fotgjengerarealer er vurdert å kunne utformes i tråd med gågate-funksjonen, uten å endre formål. I den videre prosjekteringsfasen må bybaneprosjektet og Prosjektet Rådhuskvartalet samordnes. Planforslaget for Bybanen legger til rette for et helhetlig bymiljø med solide materialer og gode estetiske kvaliteter. Riggområdet i Rådhuskvartalet er ansett nødvendig å sikre for gjennomføringen av bybaneprosjektet.

## Gudrun Mathisen

Dok.nr. DS1-160, 18.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden sendes på vegne av 20 arkitekter. Merknadsstillerne er i imot Bybanens dagløsning og mener at banen må komme i tunnel bak sentrum. Forhold om blant annet arrangement, logistikk, vendespor, barrierevirkning, anleggsfase, kulturlag, verdensarv, støy og trafiksikkerhet blir presentert.

Merknaden peker på en rekke punkt/temaer som ikke er gjort rede for i planforslaget, eller har mangelfull utredning:

- Nevner ikke noe om antall mennesker som oppholder og beveger seg i sentrum. Ingen av illustrasjonene viser situasjon på godværsdager når området er fullt av folk. Dette gjelder hele planområdet. Mengde turister er ikke problematisert. Sentrum betraktes fra et trafikkperspektiv; handel, service, næringsliv, kulturliv og folkeliv er ikke egne tema. Bremselengde forbi murbyggen er ikke opplyst om
- Sikkerhet for fotgjengere og syklist langs Bryggen er ikke ivaretatt
- Fotgjengerkryssene ved Bryggen er ikke forskriftsmessig markert og ikke universelt utformet Forhold til barn er omtrent ikke nevnt i planen
- Bybanen i kombinasjon med større arrangement er ikke gjort skikkelig rede for. Stenging av bane mellom Sandbrogaten og Nonneseter (10-20 dager per år) er ikke konsekvensutredet, og alternativ skyss for de reisende er ikke foreslått.
- Midlertidig relokalisering for torghandel er ikke presentert
- Grunnforhold på Torget er ikke kartlagt i detalj
- Planforslaget forutsetter at traséen over Bryggen vil gå på stabil grunn og ikke berøre arkeologisk viktige kulturlag. Dette er ikke riktig.
- Forslaget ignorerer en påvist setningshastighet på kaifronten til Bryggen på 1-3 mm per år. Konsekvensene er ikke utredet.
- Krav om sikring mot bølgehøyde ved stormflo langs Bryggen er ignorert, og kotenivå for banesporet ligger under tillatt nivå i TEK 17
- Hensettingsspor ved Bradbenken er dårlig avmerket på plankart
- Planløsningene svarer ikke på utfordringene ved avvikssituasjoner ved Bradbenken, Sandbrogaten og Øvre Dreggsallmenning.
- I Sandbrogaten er ikke situasjonen godt nok illustrert med snitt-tegning.
- Det er ikke gjort rede for vibrasjoner i Sandbrogaten. Vibrasjoner som følge av trafikken er ikke gjort rede for i Øvre Dreggsallmenning.
- Vendespor (i Christian Mikkelsens gate) er ikke vist på plankart og konsekvensene er ikke kartlagt.
- Konsekvensen av anleggsfase for boliger i Sandbrogaten, Øvre Dreggsallmenning og Kroken er ikke gjort rede for. Planforslaget sier ikke noe om konsekvensene av anleggsfasen for næringsliv og publikum.

*Fagetatens kommentar:*

Fulgt opp i arbeidet med revidert planforslag og oppfølging av innsigelse fra Vestland fylke inkludert Riksantikvaren:

- Det er lagt inn en tydeligere taktill merking langs sykkelfelt langs Bryggen.
- Det er gjort rede for en rekke føre var-tema fordi skade på kulturminne skal unngås:
  - o Vibrasjoner; erfaringer og beregninger samt vurdering av tiltak, målinger og supplerende grunnundersøkelser.
  - o Setningsfare for bygninger langs Bryggen og i Vågsbunnen som følge av grunnvannssenkning.
  - o Tegninger av alle anlegg under bakken er blitt tydeliggjort.
  - o Bymiljøetaten har sett nærmere på formidlingsrute for grupper besøkende ved Hanseatisk museum og Bryggen, som svarer på behovet for trygge gangruter og stoppesteder for grupper med guide i verdensarvområdet og middelalderbyen. Antall mennesker er tidligere redegjort for ved alle holdeplassene ift. arealbehov, og for fotgjengerfelt ift. grøntid, samt hovedakser ift. gangstrømmer. Antall personer ved byarrangement og konserter er vurdert ift. trygg vending av vogner i Sandbrogaten.
  - o Eget notat om anleggsgjennomføring i sentrum, inkludert Bybanen Utbyggings erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum, fra tidligere byggetrinn, ligger som vedlegg til fagnotatet. Formålet med notatet er å samle svare ut merknader og spørsmål til anleggsgjennomføringen i sentrum, detaljerte planer vil komme i neste fase av prosjektet.
- Planforslaget inkluderer også:
  - o Avvikssituasjoner planlagt som del av det helhetlige systemet for Bybanens drift.
  - o Sikkerhetsvurderinger knyttet til etablering av bane- og sykkeltrase gjennom sentrum, som inkluderer forholdet til fotgjengere og overganger er gjennomført som en del av planarbeidet. Banen kjører på sikt med lav fart i en oversiktlig situasjon, og kan bremse effektivt med nødbrems.
  - o I arbeidet med forprosjekt for Torget og Bryggen er det sett spesielt på ledelinjer og universell tilgjengelighet.
  - o Ved vending av banen pga. arrangement i sentrum (17.mai o.l.) lager man planer for den konkrete gjennomføring i samarbeid med nødetatene. Der inkluderes plan for alternativ person- og vare transport, samt HC-parkering, lokale busser som legges om, etc. Dette er også praksis i dagens situasjon. Det er gjennomført en vurdering av bruk av holdeplassen i Sandbrogaten under store arrangement, som inkluderte workshop med aktuelle aktører. Denne ligger vedlagt fagnotatet (F23).
  - o Konsekvenser av anleggsperioden for boliger: Støy vil følges nøye opp både før og under anleggsperioden, og reguleringsbestemmelse er satt for å sikre tilstrekkelig oppfølging og begrenning av støyende arbeider.
  - o Vareleveringssoner i anleggsfasen for Torget- Bryggen, samt midlertidig relokalisering av Fisketorg-funksjonen v/ Bymiljøetaten

Vending av passasjerlinjer for Bybanen fra sør vurderes som en del av pågående arbeid med kollektivsystemet vestover.

## Bård Magnus

Dok.nr. 164 datert 19.12.22.

### *Merknad:*

- I. Bybane via Nordnes: En bybanetrasé som går fra Sandviken kirke, via Bontelabo eller Sandbrogaten i bro eller tunnel til Nordnes kan fange opp viktige byutviklingsområder på både Nordnes og Dokken. Den kan også vurderes sammen med et bilfritt Møhlenpris og knyttes til eksisterende linje ved Florida.
- II. Hensyn til fremtidig kryssing av Vågen: Det ønskes at bystyret ved vedtak av reguleringsplanen for delstrekning 1 og 2 tar hensyn til en fremtidig kryssing av Vågen, enten i tunnel eller bro. Denne kan bli en fremtidig kobling til Dokken, eller som alternativ trasé dersom bybanen likevel ikke skal gå over Bryggen. Hvor høyt tunnelmunningen i Sandbrogaten blir plassert har mye å si for en fremtidig kryssing av Vågen, samt for løsning av konflikten med Bane NOR sitt tunnelspor til Koengen.



### *Fagetatens kommentar:*

Bro over Vågen er vurdert i tidligere utredninger for Bybanen, og er forkastet blant annet på grunn av store konflikter og høye kostander.

Høyden på banen ved tunnelmunningen i Sandbrogaten følger eksisterende høyde i gateløpet, tilpasser seg eksisterende situasjon og hensyntar kulturminnene i grunnen.

## Arven AS

Dok.nr. DS1-165, datert 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden uttrykker bekymring ovenfor virksomheten under byggeperioden, ettersom hele fasaden vil være utilgjengelig grunnet graving og bygging. Vanskeliggjort atkomst og nedgang i antall besøkende er punkter som trekkes frem.

*Fagetatens kommentar:*

Tilkomst skal sikres gjennom anleggsperioden, eventuelt kompenseres etter gjeldende regelverk. Videre detaljering av anleggsperioden vil kunne gi mer detaljert informasjon om omlegginger og forhold knyttet til anleggsperioden. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidene starter. For ytterligere informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Roessland

Dok.nr. DS1-167, datert 19.12.22 Deler av merknaden omhandler delstrekning DFF.

*Merknad:*

Merknadsstiller anbefaler at for å redusere mengde transport på veien og omfanget av anleggsområde kan en benyttes lektere som fortoytes langs Bryggen. Lektere kan også benyttes som utvidet torgareal i anleggsfasen.

Merknadsstiller foreslår at jernbanelinjen kan krysse 90 grader i samme plan. Kryssing kan skje om natten og styres med lys og bom.

Støtter forslaget om batteridrift langs Bryggen og foreslår at det legges fundamenter for dobbeltspor langs Bryggen, men at kun det ene sporet tas i bruk først.

*Fagetatens kommentar:*

Det kan være aktuelt å benytte lektere i anleggsperioden. Bergen Havn har vurdert at bruk av lektere i anleggsperioden kan drøftes, og avtales hvor og når med dem.

Togkryssing om natten styrt med lys og bom oppfyller ikke krav til sikker drift.

Kun å ha ett spor i bruk til Bybanen er vurdert av Vestland fylkeskommune til å ikke holde mål for Bybanen som ryggraden i kollektivsystemet.

## Turn og idrettsforening Viking / Vikinghallen

Dok.nr. DS1-172, datert 19.12.22

*Merknad:*

Merknaden peker på konsekvenser for drift og tilgang til Vikinghallen i byggeperiode og etter ferdigstillelse. I tillegg nevnes konsekvenser for TIF Viking sine arrangement i sentrum.

Etablering av bane og bybaneholdeplass tett inntil hallens fasade medfører at fremtidig vedlikehold av tak og fasade vil bli en utfordring. Dette vil gi betydelig merkostnader. Det forventes at eier av Bybanen kompenserer fullt ut. Et kostnadsreducerende tiltak som foreslås er at planlagt vedlikehold for de neste 15 årene utføres før oppstart av byggeperioden, men dette avhenger av økonomisk støtte.

I fremtidig utvikling av eiendommen og endret drift, vurderes det å tilbakeføre deler av hallen til bolig. Vibrasjon og støykraft må vurderes med dette som utgangspunkt.

TIF Viking ønsker ikke løsning hvor kjøreledning festes i vegg pga. økning i drifts- og vedlikeholdskostnader. Det kan gis tillatelse dersom en blir enig om kompensasjon for fremtidig vedlikeholdskostnader. Minner om at fasaden på Vikinghallen er verneverdig.

Som eier forutsettes det at så lenge hallen er åpen må alle rømningsveier være tilgjengelige.

Viking er arrangør av en rekke arrangement i sentrum. Byggeperioden vil gi store konsekvenser for arrangementer, og det uttrykkes bekymring for bortfall av inntekter som følge av dette.

Merknadsstiller tror Bybanen kan bli et positivt tiltak for foreningen, og håper at byggeperioden blir så skånsom som mulig. Foreslår «Vikingshallen» som navn på stoppested i Sandbrogaten.

*Fagetatens kommentar:*

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Kompensasjonsspørsmål er ikke en del av reguleringsplanforslaget og må eventuelt følges opp i senere faser med utbygger. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidene starter. For ytterligere informasjon fra, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

Løsning for kjøreledningssystem vil utvikles i prosjekteringsfasen etter vedtak av reguleringsplanen.

Støyyurderinger forholder seg til dagens situasjon. Eventuell utvikling av eiendommen må skje i egen plan-/byggeprosess. Navn på holdeplasser fastsettes av Vestland fylke.

Bybanevognenes hastighet tilpasses til situasjonen. Det er arbeidet grundig med å sikre trygge forhold for myke trafikanter langs Bryggen og Torget. Arbeidet vil fortsette i de neste fasene samt gjennom perioden med Bybanen i drift. En detaljert plan vil, jf. dagens praksis, ligge til grunn for hvert arrangement, slik at trafiksikkerhet ivaretas. Ved større arrangement vil Bybanen kunne vende i Sandbrogaten og ved Bystasjonen.

## Stiftelsen Bryggen

Dok.nr. 173 med vedlegg 1-13, datert 19.12.22

*Merknad:* Merknaden med vedlegg inneholder en stor mengde opplysninger om det historiske miljøet på Bryggen.

- I. Grunnforhold: Tiltakene innebærer vesentlige endringer av eksisterende grunnforhold og med identifisert svært høy/høy eller ukjent risiko for uopprettelige skader på bygninger og bygningsstrukturer i eksisterende hensynssone for verdensarvstedet Bryggen. Gjelder spesielt Bryggens frontområde, Sandbrogaten og front Finnegården. Det er også bekymring rundt usikkerheten i kunnskapsgrunnlaget samt manglende dokumentasjon til påstander om grunnforholdene.
  - Undersøkelser av mudringsarbeidet under kaiflaten på Bryggen dokumenterer med sikkerhet at det ikke ble mudret da den ble bygget. Undersøkelsene som ble gjort sommeren 2022 er tatt så langt ut at borehullene treffer den stabiliserende steinfyllingen som skal holde bakfyllet på plass.
  - Plandokumentene i forslaget viser en snittegning av kaikonstruksjonen som er basert på sviktende antakelser og mangelfulle studier, og denne bør erstattes av [Stiftelsens] nye snitt basert på gjennomgang av originaldokumentasjon.
  - Gjennomgang v/ Instanes av stabilitet: Stabiliteten av kaifronten og tørrmurene mot Vågen er ikke kontrollert i forbindelse med detaljreguleringsplanen. Dette kontrollen er nødvendig å utføre før graving og spunting på Bryggen. Det er ikke usannsynlig at det ville være behov for vedlikehold og sikring av eksisterende kaifront.
  - Gjennomgang v/ Instanes av setningsømfintlighet: Langs bryggegårdene er det registrert vesentlige setninger. Der Bybanen skal etableres ligger

setningshastighetene i perioden 2012-16 mellom 1 og 2mm/år (Ref. pkt 6 og 8 fra J. Haukedals masteroppg., 2017). For en antatt setningsømfintlig konstruksjon som Bybanen vil pågående setninger i den størrelsesorden normalt være uakseptable. Det forventes derfor at betongplaten for banesporet må fundamenteres på peler til berg. Dette gjelder både for bybanetrasé over Bryggen og i Sandbrogaten.

- Gjennomgang v/ Instanes av spuntkonstruksjon langs kaifronten: Den planlagte spuntkonstruksjonen vil føre til endringer i grunnvannsstrøm og saltinnhold i løsmassene innenfor spunten. Det er behov for at dette utredes videre, og at eventuelle negative effekter på grunnvannsstrøm og grunnvannsnivå unngås.
- II. Visuell og fysisk barriere: Forslaget med bybane og hovedsykkelrute vil oppleves som en barriere mellom bygg på Bryggen og Vågen. Både anleggsfasen, tiltaket i seg selv og tilleggsarbeider kan skade Bryggen. Forslaget representerer et brudd på Verdensarvkonvensjonens artikkel 4.
- Det finnes ikke underbygd dokumentasjon på vurderingen om at de visuelle barrierevirkningene vil bli mindre med bybane over Bryggen i forhold til nåværende situasjon.
  - Mange turister som besøker Bryggen har ikke vært der før, og beveger seg på kryss og tvers uten å legge merke til variasjoner i broleggingen. Kaien er avgrenset av syklist og bybaner i fart, og utgjør dermed en reell funksjonell barriere. På så kort avstand vil bybanen sperre for opplevelsen av Bryggen uansett hastighet.
- III. Sikkerhet for mennesker: Fotgjengeroverganger på Bryggen er kun markert med annen type brosteinsbelegning, uten signalstyrte og fysiske ledelinjer. Skille mellom trafikantgruppene er ikke forskriftsmessig, og sikring av myke trafikanter er ikke ivaretatt. Fotgjengere er ikke prioritert.
- Det er ikke opplyst om hvor mange mennesker som oppholder eller beveger seg på langs og tvers av traséen. I 2019 hadde Bryggen to millioner besøkende, og mengden turister er ikke problematisert.
  - Bybanen over Bryggen er ikke universelt utformet, da situasjonen på gategulvet er vanskelig å oppfatte for enkelte trafikantgrupper, som personer med nedsatt funksjonsevne, eldre, barn, engangsbesøkende, og berusede.
  - Vognsettenes bremselengde er ikke opplyst om, samt hvordan batteridrift påvirker dette.
- IV. Gjeldende reguleringsplan: Forslaget bryter med gjeldende reguleringsplan for Vågen, kaiene og Bryggen, der målet er et fotgjengerprioritert Bryggen fri for all gjennomgangstrafikk.
- V. Gjeldende kommunedelplan: Forslaget bryter med kommunedelplanen for sentrum § 4.2, ettersom tiltaket medfører betydelige endringer i form, flate, materialbruk, dimensjoner og farge, samt ny møblering og elementer. Tiltaket ser ut til å ta utgangspunkt i bybanens designstandarder heller enn å tilpasse seg Bryggens historiske omgivelser.
- VI. Buffersone for Bryggen: Det foreligger ingen godkjent buffersone og dermed ingen juridisk bindende beskyttelse, og dette må foreligge før det er gitt føringer for hvilke tiltak som kan tillates der, for å sikre beskyttelse av verdenskulturminnet.
- VII. Betydelige mangler: Deler av utredningene hviler på uriktige fakta og misvisende fremstillinger. Dermed er spørsmålet om alternative trasévalg fortsatt aktuelt.
- 3D-illustrasjonene av fremtidig situasjon er lite realistiske, og burde vise frem hvordan arealet blir med fullt av mennesker.
  - Bybanen som er vist i 3D-illustrasjoner er 34 meter lang, men den skal være 42 meter lang. Også flere bygg er fremstilt med feil målestokk eller mangler helt.

- Det er ikke foretatt en funksjonsanalyse av Bryggen som kartlegger dagens bruk, byrommenes kapasitet og bruksmuligheter.
  - Det legges opp til en kaibredde på 6 meter utenfor bybanen. Det nevnes knapt at kaien er en gjestehavn for småbåter og brukes av store fartøy, flere med landganger som strekker seg 3-5 meter inn på land.
  - Kostnadskalkylene bygger på de foreliggende utredningene, og forutsetter at det langt på vei er stabile masser i grunnen under den fremtidige traséen. Når disse forutsetningene er dokumentert ikke-holdbare, vil dette få konsekvenser for kalkylen over investeringskostnadene.
  - Det er dokumentert at grunnen langs Bryggen inneholder kulturlag, men det er ikke foretatt nærmere arkeologiske undersøkelser av grunnen.
  - Dersom valget om å kun sluttbehandle ett alternativ – dagalternativet – hviler på mangelfull eller villedende utredning, vil dette få konsekvenser for planvedtaket.
- VIII. Konsekvensutredning: Det stilles spørsmål ved om forslaget hviler på en gyldig konsekvensanalyse. Siden 2014 er det gjort endringer som utløser krav til KU i samsvar med bestemmelsene, men som ikke er gjort.
- Det er ikke gjort konsekvensutredning i henhold til gjeldende plan, kun for prinsippvedtak på overordnet plan om valg av traséer.
  - Utredningen fra 2013 foreligger, men er ikke noen gyldig konsekvensanalyse etter PBL § 4-2.
- IX. Flomsikring: Bybanesporet vil legges på kote 1,75, noe som er 31 cm under minstekravet i sikkerhetsklasse 2 for stormflo og havnivå, og bølgepåvirkning er sett bort fra. Det er en grov forseelse at kommunen unntar seg selv fra regelverket på byens største samferdselsprosjekt, bygget i et hundreårsperspektiv.
- I følge VA-rammeplanen vil byggehøyder og dreneringsveier kunne påvirke vanntilførselen til Bryggens frontområder. Dersom den lukkede flomveien ikke er i drift vil flomvannet ledes inn mot lavbrekket foran Bryggen, der overvannsledningen ikke er dimensjonert for 200-årsflom, og som pumpesystemet heller ikke vil kunne håndtere.
  - Det er ikke avklart om bybanens batterier skal plasseres i gulvet, og dermed være i fare for vanninntrenging, eller om de skal plasseres på taket.
- X. Setningsutfordringer: Setningsutvikling over tid på Bryggens frontareal har ikke blitt særlig problematisert i foreliggende KU eller tilleggsutredninger.
- Setningshastighetene på Bryggen varierer fra 1,7 mm/år til 7 mm/år. Forutsatt 3-4 mm/år vil en bane på 1,75 m kotehøyde i 2035 forventes å ligge på 1,56-1,49 i 2100.
  - I anleggsfase 2, 3, 4 og 5 legges det opp til kjørevei tett inntil frontbygningene på Bryggen, mens Riksantikvaren anbefaler å unngå tunge kjøretøy i denne sonen for å unngå setningseffekter.
- XI. Outstanding Universal Values (OUV): Forslaget vil kunne forvanske lesbarheten og dermed forståelsen og opplevelsen av kulturminnet Bryggen. Forslaget vil sterkt påvirke byrommets karakter og bryte kontaktflaten mellom sjøen og bebyggelsen. Helheten i det historiske området må hensyntas.
- XII. Beskyttelse av kulturvernmessige verdier: Forslaget verken beskytter, ivaretar eller sikrer Bryggens kulturvernmessige verdier, og står i fare for å redusere Bryggen til en ren transportkorridor. En gjennomgang gjort i 2020 viser at 27 av bygningene er i svakeste tilstandsgrad med betydelige tilstandsbehov (TG3). 11 er i klassen betydelige tiltaksbehov (TG2) og 22 er i såkalt ordinært tiltaksbehov (TG1). Det er behov for at oppstart skyves på til

samtligte bygninger på Bryggen er i tilbørlig stand og strukturelt stabile, noe som sannsynligvis vil ta 25-30 år.

- XIII. Næringsvirksomhet på Bryggen: Tiltaket vil sterkt kunne påvirke rammevilkårene for næringsvirksomhet på Bryggen både i anleggsperioden og etterpå. Det ser ikke ut til å foreligge konsekvensvurderinger i forhold til næringsgrunnlag, sårbarhet og besøkeffekter, og det bes om en klargjøring gjennom et verdiregnskap.
- XIV. Vendesløyfe: Det er usikkert om Byrådet i form av et forretningsministerium har adgang til å inngå avtaler med store planmessige konsekvenser for Bryggen. Avtalen innebærer at batteridrift over Bryggen utløser behov for en vendesløyfe i sentrum, som VLFK forutsetter å gjennomgå en reguleringsprosess med mål om parallelt vedtak med planen for bybanen. Planforslaget må følgelig inkludere en ferdig regulert løsning for vendesløyfe, noe som vil få dramatiske følger for sentrum og gatenettet der.

*Fagetatens kommentar:*

Mange av punktene i merknaden fra Stiftelsen Bryggen er arbeidet i med revidert planforslag og oppfølging av innsigelse fra Vestland fylke inkludert Riksantikvaren. Det har vært tett dialog med kulturmiljømyndighetene for å ivareta middelalderbyen og Verdensarvstedet Bryggen. Se fagnotat og revidert planforslag med vedlegg. Noen kommentarer til merknadspunktene:

- I. Grunnforhold: Arbeidet med risikoanalysen for tiltaket konkluderer med at strekningen enkelte steder har utfordringer, men at systemer for å håndtere risiko og trygge anleggsmetoder vil sikre trygg gjennomføring. De største utfordringene befinner seg der en må grave dypt for å etablere infrastruktur, blant annet i sørlig del av Torget. På Bryggen er tiltakene i grunnen mindre utfordrende, her er det ikke påpekt vesentlig risiko for skade på kulturlag når føre-var prinsippet og gode metoder brukes. Det er gjennomført supplerende grunnundersøkelser, samt oppdatering av geoteknisk rapport.
- Fremtidige setninger som vil kunne skje under banefundamentet håndteres av konstruksjonen, og platen samt Bybanens vogner vil ikke påføre større marktrykk enn dagens veilegeme. For detaljert informasjon om risikoreduserende tiltak, se Oppsummering vedr grunnvannsovervåking fra arbeidsgruppe A, vedlagt Fagnotatet.
- II. Visuell og fysisk barriere: Verdensarvkonvensjonen, Art. 4 er fulgt opp underveis i prosjektet, og skal følges i det videre. *Alle statspartene erkjenner at plikten til å identifisere, verne, bevare, formidle og overføre til framtidige generasjoner den kultur- og naturarven som det er vist til i artiklene 1 og 2, og som befinner seg på dens territorium, i første rekke påhviler den samme staten. Så langt ressursene rekker, vil staten gjøre alt for å gjennomføre dette, også, når det er på sin plass, ved hjelp av tilgjengelig internasjonal bistand og samarbeid, spesielt av økonomisk, vitenskapelig og teknisk art, Verdensarvkonvensjonen, Art.4.* Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021. Det etableres ikke kjøreledninger for bybane langs Bryggen, vognene vil her kjøre på batteri. Høyden på vognene vil være uendret. Bybanen legges omtrent på lik høyde som dagens veg. Sikt til sjø ivaretas godt, og kaikanten reserveres til båter og sjøpromenade. Dagens bil- og busstrafikk langs Bryggen erstattes med et bygulv med bybane- og sykkeltrasé. Uten vedvarende bil- og busstrafikk blir det enklere å gå mellom passasjene og sjøen, og i tillegg mer oversiktlig å gå til og fra, og langs Bryggen. Eget sykkelareal gir tryggere ferdsel. Bybanevogner og syklistene vil tilpasse sin hastighet ved høysesong og mange besøkende i området. På grunn av god sikt og visuelle hensyn tar planforslaget ikke med signalert fotgjengerkryssing midt på Bryggens frontareal. I prosjekteringsfasen



sikrer planforslaget en grundig, samlet og helhetlig behandling av design, møblering og belysning av området #1.

- III. Sikkerhet for mennesker: Planforslaget er bearbeidet mht. å få et tydeligere skille mellom trafikantgruppene. Se også svar til pkt. II. Sykkelarealet vil avtegne seg tydeligere for de gående, gi et taktilt skille, og bidra til et høyere oppmerksomhetsnivå. De lave kantene langs ytterside av sykkelfeltene vil ikke bli særlig synlig fra avstand. Sikkerhetsvurderinger knyttet til etablering av bane- og sykkeltrase langs Bryggen, som inkluderer forholdet til fotgjengere og overganger er gjennomført som en del av planarbeidet. Banen kjører på sikt med lav fart i en oversiktlig situasjon.
- IV. Gjeldende reguleringsplan: Bilfritt Bryggen og Torget innebærer trafikk løsninger andre steder i sentrum som Trafikkplan Sentrum har utredet og funnet gjennomførbare løsninger på. Trafikale grep i Bybaneprojektet realiserer ambisjonen om en fredeliggjort Vågen-område, i tråd med gjeldende reguleringsplan. Fase 2 av Trafikkplan Sentrum, med bilfritt Torget og svært god fotgjengerprioritering, vil kunne realiseres uten ombygging på Torget. Planforslaget regulerer vern av verdensarvens nærområde like bra, eller bedre, enn vern etter gjeldende plan.
- V. Gjeldende kommunedelplan: Utforming av de fysiske løsningene som planen regulerer vil detaljeres videre for å tilpasse seg passasjene på Bryggen, allmenninger, tverrgater og smau, samt fargepaletten i verdensarvområdet. Helhet blir ivaretatt ved Forprosjekt Bryggen og Torget i regi av Bymiljøetaten, som har videreutviklet designgrepet i vinnerutkastet «Mot Vågen» på en hensynsfull måte.
- VI. Buffersone for Bryggen: Dette arbeidet pågår parallelt, i regi av Byantikvaren.
- VII. Betydelige mangler: Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen har arbeidet for å identifisere prosjektets behov underveis, tilleggsutredninger og tekniske vurderinger er gjennomført. Dette ligger til grunn for det revidert planforslaget til 2 gangs behandling. Det er hele tiden satt fokus på å få avklart fremtidig bruk av områdene langs Bybanen så godt det lar seg gjøre, og se by- og havnefunksjoner som en del av en helhetlig utforming, slik man også har gjort det i andre byer.
- VIII. Konsekvensutredning: Planarbeidet har fulgt opp krav om konsekvensutredningen fra planprogram ble vedtatt i 2012 og frem til revidert reguleringsplanforslag. Konsekvensutredning med en rekke tilleggsutredninger er gjennomført og planforslaget inneholder vurderinger ihht til utredningskrav.
- IX. Flomsikring: Se vedlagte ROS-analyse med vurdering av høyder for banetraséen og stormflo. Planforslaget medfører en bedret situasjon på Bryggen ved flom, enn i dag. Vannmengder er beregnet og fremskrevet for å ta høyde for fremtidige flomsituasjoner. Batteripakker legges ikke i gulvet på vognene, og vognene kan vende i Sandbrogaten og ved Bystasjonen ved behov for det. Et forhøyet terrengnivå planlegges ved Dreggehopen. Se planbeskrivelsen for mer informasjon.
- X. Setningsutfordringer: Alle middelalderbyer har setningsutfordringer, og Bergen er intet unntak. Planforslaget er supplert med tilleggsinformasjon. Grunnforholdene på kaifronten har blitt nærmere utredet, og det vil i neste fase foretas flere undersøkelser alt etter behov. Fram til nå har grunnundersøkelsene bekreftet tidligere kartlagte fysiske forhold. Gjennom krav til overvåking av grunnvann og regulering av kvalitet, og rekkefølge for prosjektering og gjennomføring i neste fase, sikres god kontroll underveis. Bybanen bygges på en lastfordelende plate som er gunstig ift. setningsfare. Gjennom tiltaket vil fysiske forhold bedres for Hanseatisk museum, Bryggen og kulturlagene under bakken, slik at setninger i området motvirkes på lang sikt. Tiltakshaver skal dokumentere

at tiltaket ikke gir økt risiko for setninger. Kjørevei i anleggsfase 2, 3, 4 og 5 tett inntil frontbygningene på Bryggen skal kun benyttes til varelevering.

- XI. Outstanding Universal Values (OUV): Forslaget ivaretar funksjonell bruk av kaiområdet til maritim virksomhet. Siktakser mellom bebyggelsen og sjøen ivaretas, og det legges inn et moderat antall soner for opphold foran bryggegårdene, for å styrke ferdsel og opplevelse av verdensarven. Master for belysning er planlagt nøye; disse settes utenfor siktsonene fra passasjene mot sjø. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området attraktivitet året rundt.
- XII. Beskyttelse av kulturvernmessige verdier: Bebyggelsen på Bryggen er under rehabilitering, og mange gårder skal fremdeles heves. Planarbeidets tverrfaglige undersøkelser har gitt svar på om det er risiko for skade på bygningene der, inkl Finnegården, og svaret er nei. Planen krever av de utførende at bygninger langs traseen undersøkes før, under og etter anleggsfasen, ift. å redusere skaderisiko. Sikring av Rundetårn og Skur 11 er et skal-krav. Se også svar til pkt. X.
- XIII. Næringsvirksomhet på Bryggen: Bybanen er et transport- og byutviklingstiltak mellom Sandviken og Åsane; et lett, enkelt, tilgjengelig og forutsigbart transportmiddel i hverdagen. Hovedsykkelruten vil gi en enklere hverdag til beboere i sentrum og Sandviken. En del varetransport kan utføres av lastesykler. For Bryggens del, vil den nye situasjonen by på muligheter til et variert næringsliv. For mer informasjon se Forprosjektene for Torget- Bryggen i regi av Bymiljøetaten, og Forvaltningsplanen til Verdensarvstedet Bryggen.
- XIV. Vendesløyfe: Vending av passasjerlinjer for Bybanen fra sør vurderes som en del av pågående arbeid med kollektivsystemet vestover.

## 17. mai komiteen

Dok.nr. DS1-175, 20.12.2022, 17.mai komiteen i Bergen v/Carl Harbitz-Rasmussen ansvarlig prosesjoner.

### *Merknad:*

Merknaden er knyttet til at ny infrastruktur ikke må være til hinder for gjennomføring, tradisjoner og innbyggernes forventninger til 17.mai og at bybanens funksjonalitet må opprettholdes, men ikke være til hinder for markering av nasjonaldagen. Tog og prosesjoner mellom Festplassen og Koengen bør ikke påvirkes eller innskrenkes. Gjelder fra Morgenprosesjon til og med Fakkeltog.

Ellers vises det til tidligere innspill gitt 4.06.2018 om erfaringer med plassering av sporveksel og sikkerhetsmessige utfordringer i forhold til gående. Det er viktig å kartlegge publikums adferdsmønster i byrommet for enhver kjent anledning hvor konflikt kan oppstå mellom bane og myke trafikanter. Det vises til rapport utarbeidet i 2. kvartal 2022 av Samfunnsikkerhetens Hus, Bergen kommune. <https://sway.office.com/DujDV6GbIDg5719g>.

### *Fagetatens kommentar:*

Bybanevogner vil ikke være til hinder for markering av nasjonaldagen i sentrum. Vogner kan da snu i Sandbrogaten og ved Bystasjonen. Ved vending av banen pga. arrangement i sentrum (17.mai o.l.) lager man planer per arrangement for gjennomføring i samarbeid med nødetatene. Der inkluderes plan for alternativ person- og vare transport, samt HC-parkering, lokale busser som legges om, etc. Dette er også praksis i dagens situasjon. Det er gjennomført en vurdering av bruk av holdeplassen i Sandbrogaten under store arrangement, som inkluderte workshop med aktuelle aktører, den ligger ved fagnotatet (F23). Et helhetlig system for Bybanens drift med nødvendig kobling mot buss og båt

ligger til grunn for planforslaget. Sikkerhetsvurderinger knyttet til etablering av bane- og sykkeltrase langs Bryggen, som inkluderer forholdet til fotgjengere og overganger, er gjennomført som en del av planarbeidet. Banen kjører på sikt langs Bryggen med lav fart i en oversiktlig situasjon.

## Knut Tveitane

Dok.nr. DS1-177, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder forslaget til dagløsning langs Bryggen. Dagleøsningen er det beste alternativet både for byen og for Bryggen og vil bety en betydelig forbedring av miljøet langs Bryggen. Dagleøsning er det eneste realistiske alternativet.

*Fagetatens kommentar:*

Tas til orientering.

## Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)

Dok.nr. DS1-178, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder anleggsperioden og varighet og konsekvenser knyttet til dette. Bekymret for at anleggsfasen vil bidra til å gjøre Bergen mindre attraktiv som både turistby og møte- og konferanseby, bortfall av kunder og tilreisende, tap av arbeidsplasser og skatteinntekter.

Særlig opptatt av:

- Kortest mulig anleggsfase
- Etappevis gjennomføring
- Ikke hindre tilkomst
- Minst mulig sjenanse og støy i sommersesongen
- Opprettholde uteservering i anleggsfasen
- I anleggsfasen være mulig å reise med buss/båt fra sentrum til destinasjoner utenfor sentrumskjernen
- Estetisk tilpasset skjerming av anleggsarbeidet

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. I anleggsperioden skal viktige gangakser opprettholdes, og trygg skolevei skal sikres spesielt. Næringslivets bruk av byrommene skal ivaretas så langt mulig. Involvering av grunneier i videre planlegging, og stegvis gjennomføring, vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Detaljerte faseplaner og avtaler med berørte grunneiere skal legges til grunn for anleggsarbeidet. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanforslaget, og må svares ut før anleggsstart med utbygger.

Detaljer for anleggsfasen vil avklares videre i prosjektering. Det er mange hensyn som spiller inn på gjennomføringen av anleggsperioden. Anleggsarbeidet vil skje stykkevis, ved at anleggsarbeid i ett område fullføres før man flytter seg videre. Dette gjør at ikke hele planområdet omfattes av arbeid samtidig, og bidrar til at anleggsarbeidene på det enkelte sted er kortest mulig.

Tilkomst skal ivaretas, eventuelt kompenseres etter gjeldende regelverk. Det vil ikke være mulig å opprettholde all uteservering da flere av arealene med uteservering i dag vil omfattes av anleggsarbeidene.

For å bli fortest mulig ferdig vil det være nødvendig med arbeid i sommersesongen. Enkelte arbeider kan heller ikke skje vinterstid, blant annet sammenkoblingen av forlenget fjernvarmeanlegg over Torget. Alternativ kollektivtransport vil planlegges av Skyss sammen med utbygger Bybanen Utbygging. Mest mulig estetisk skjerming av anlegget kan vurderes i videre detaljering av anleggsperioden.

For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanens tidligere byggetrinn.

## Virksomheter Torget og Bryggen c/o Åstveit Hotell og Restaurant AS

Dok.nr. DS1-181, Jan Petter Eilertsen, for virksomheter Torget og Bryggen

### *Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommene Torget 2 Gnr 166 Bnr 1655, Vetrilidsallmenning 2 – Gnr 167 Bnr 1653, Bryggen 7 – Gnr 167 Bnr 1597, Rosenkrantzgate 8 – Gnr 167 Bnr 1587, L Lepps gate 2 – Gnr 167 Bnr 1588, Torget 7 AS gnr 166 bnr 457, Torget 13 AS gnr 166 bnr 459, Torget 15 AS gnr 166 bnr 460, Hollendergaten 3 gnr 166 bnr 464, Finnegårdsgaten 6 gnr 167 bnr 1591, Bryggen 3 og 5 gnr 167 bnr 1595, Bryggen 15 gnr 167 bnr 1601, Vågsalmenning 6 gnr 166 bnr 581, Vågsalmenning 8 gnr 166 bnr 582, Vågsalmenning 10 gnr 166 bnr 583.

Merknaden omhandler sentrumsstrekket og midlertidig riggplass på Koengen og har kommentarer til temaene sikkerhet og logistikk. Merknaden peker på at temaet ikke er utredet tilstrekkelig, og at underlaget er basert på ikke dokumenterte analyser. Det vises til en rekke punkter som må følges opp. Disse omhandler blant annet avfallshåndtering, terrorfare, batteridrift, trafiksikkerhet og kompensasjon av virksomheter.

Samlet syn er at ulempene synes å være større enn fordelene og fraråder at tiltaket reguleres i dette området. Virksomhetene peker på manglende dialog og samarbeid frem til nå og ønsker en reell prosess for medvirkning.

Merknaden viser til forslag om trafikkplan sentrum, og gjengir Bergen næringsråd sin høringsuttalelse. Det pekes også på dårlig tilrettelegging for universell utforming i anleggs- og driftsfasen.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Tiltaket er konsekvensutredet (2013) og tilleggsutredninger som en del av planprosessen. Etter utredning og sammenligning mellom tunnel- og dagløsning ble dagløsning for Bybanen vedtatt i Bystyret (2021). Bybanen er planlagt å være lett, enkel, tilgjengelig og forutsigbar både for befolkningen, og for besøkende i Bergen. Fra Torget er det kort gangavstand til de fleste målpunktene i sentrumskjernen.

Avfallshåndtering - Det er satt krav om Renovasjonsplan for berørte eiendommer. Løsninger for renovasjon, drift og vedlikehold har vært viktig i utformingen av veganleggene.

Terrorfare - Planforslaget tillater møblering mot uønskede hendelser ved behov. En god grunnsikring skal etterstrebtes for å redusere behovet for møblering/ pullerter. Viser også til den oppdaterte ROS-analysen som ligger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Batteridrift- Batteridrift er utredet av Vestland fylkeskommune, og er lagt til grunn for løsningene i planforslaget inkl planbestemmelser. Et hensettingsspor er lagt inn på sentrumsstrekningen for å kunne håndtere eventuelle hendelser/avvik.

Trafikksikkerhet- Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdagsituasjon. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området rundt Vågen attraktivitet året rundt. Universell utforming ivaretas, med tilpasninger til verdensarvstedet. Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis, og løsninger for omlegginger og ivaretagelse av myke trafikanter vil detaljeres videre før anleggsarbeidene starter. Bestemmelsene stiller krav til dette. Det er viktig å opprettholde og ivareta næringen i området, arbeidsplaner skal kommuniseres og det vil være dialog med ulike aktører og grunneiere. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidene starter. I anleggsperioden vil varetransport være blant «trafikktypene» som prioriteres.

Kompensasjon av virksomheter- Kompensasjon forholder seg til gjeldende regelverk.

## Terje Fredheim

Dok.nr. DS1-184, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknaden stiller spørsmål til valg av trasé og peker på flere punkt. Punktene dreier seg om ulemper i anleggsperioden, kostnader, tid og sambruk mellom de ulike trafikantgruppene. Foretrekker at banen går i fjell og viser til forslag fra Bergen Sentrum 2050.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Se ellers kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050 og NHO.

## Rune Tangen

Dok.nr. DS1-186, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknad med generell kritikk mot bygging av Bybanen på Torget og langs Bryggen. Bryggen bør ikke ha motorisert ferdsel.

Fagetatens kommentar: Tatt til orientering. Se ellers kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050.

## Karen Ellinor Iden

Dok.nr. DS1-187, 20.12.2022

*Merknad:*

Stiller seg kritisk til Bybanen over Bryggen og peker på verneverdien til Bryggen samt Fisketorget's knapphet på areal og at Bybanen har for stor nærhet til disse og vil medføre økt støy og larm.

Merknaden viser til rapport fra UNESCO, arbeidet til Stiftelsen Bryggen, og Bergen Sentrum 2050.

DS1: Ønsker ikke at Dramshusens vippebom flyttes. Merknaden omtaler Sandbrogaten 3. Gaten er smal og det stilles spørsmål til om det er avsatt tilstrekkelig areal i forbindelse med vedlikehold av bygg, men også tilkomst for utrykningskjøretøy og parkeringsplasser i bakgården, ikke bare i driftsfasen, men også i anleggsperioden.

*Fagetatens kommentar:*

Se også felles merknadssvar vedrørende trasévalg. For omtale av temaet støy, se planbeskrivelsen.

Kurveskrik fra vogner skal forebygges gjennom tiltak.

Dramshusens vippebom er regulert plassert innenfor #24, dvs. innenfor nærområdet til Finnegården. Bommen må sannsynligvis fjernes i den første delen av anleggsfasen.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Vedlikehold av fasader vil være tema i dialogen. Kompensasjonsspørsmål

svares ut. For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

I anleggsperioden og i permanent situasjon skal tilkomst til portrom ved Sandbrogaten 3 ivaretas. Midlertidige omlegginger kan bli nødvendig; utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter berørte grunneiere før deres anleggsarbeid starter.

## Tor Solheim

Dok.nr. DS1-189, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknad er negativ til Bybane langs Bryggen.

*Fagetatens kommentar:*

Tas til orientering.

## Sandbrogaten 11 AS

Dok.nr. DS1-190, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknad gjelder gnr. 167 bnr. 1569. Bygget er utleid til ARVEN AS. Det opplyses om at det arbeides med planer om videreutvikling av eiendommen, i form av påbygg på eksisterende bygg i tre etasjer til boligformål med ca. 23 enheter, samt nybygg i bakgård med 4 boenheter. Prosjektet planlegges gjennomført før anleggsarbeidene for Bybanen starter. Merknaden peker på følgende punkter:

- Banens nærhet til byggets underetasje og hovedinngang
  - Adkomst og varelevering i anleggsfasen og permanent situasjon
  - Renovasjon
  - Kjøreledning i Sandbrogaten
  - Støy, rystelser og endringer i marktrykk
1. Ønsker at det redegjøres for om inngangsparti og dører blir berørt av tiltaket. Hovedinngang fungerer også som rømningsvei, og vil kunne komme i konflikt med holdeplassarealet.

Byggets underetasje ligger delvis under dagens fortau i Sandbrogaten og kan komme i konflikt med etablering av banetrasé med holdeplass. Bybanen Utbygging må ivareta at bygget er dimensjonert for å tåle de belastningene som Bybanen medfører.

2. Adkomst og varelevering til bygget må ivaretas gjennom anleggsperioden. Samtidig pekes det på adkomst for store kjøretøy og tilgang til bygget ved behov for vedlikehold. Ber om å bli holdt orientert om hvordan dette er planlagt ivaretatt.
3. Det opplyses om at i fremtidig planforslag for eiendommen planlegges det for renovasjonsanlegg med nedkast for restavfall langs gavlvegg i Sandbrogaten 11. Det planlegges for sugpunkt for renovasjonsbil i samme område, som midlertidig løsning frem til arbeidene med Bybanen starter opp. Ber om at planbestemmelse §3.2.4 endres til at det blir tillatt å etablere renovasjonsanlegg innenfor felt o\_SGT1.
4. Forutsetter at innfestning av kjøreledninger skjer mest mulig skånsomt og ber om dialog rundt valg av metode for innfestning av kjøreledninger.

*Fagetatens kommentar:*

Tilkomst til Sandbrogaten 11 endres med planforslaget. Tilkomst reguleres via Kroken. Tilkomsten får snuhammer egnet for nyttetraffic, vareleverende og besøkende til eiendommen. Planformålet SGT1

vil ikke være til hinder for å etablere et sugpunkt på gavlsiden av Sandbrogaten 11. Endelig løsning må behandles som del av boligprosjektet. Når Sandbrogaten bygges om vil tilkomsten til nr. 11 via Kroken være etablert.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Vedlikehold av fasader vil være tema i dialogen. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanforslaget, og dette må eventuelt håndteres i senere faser. For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

I anleggsperioden og i permanent situasjon skal innganger til bygget samt til Arven ivaretas, men det vil kunne være behov for midlertidig omlegginger. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneier før anleggsarbeidet starter.

## Torget 7 AS

Dok.nr. DS1-191, 21.12.2022, Torget 7 AS v/Harris advokatfirma v/Cathrine T. Lorentzen

*Merknad:*

Merknaden gjelder gnr. 166 bnr. 456 seksjon 1 og 2 (Torget 7) og gnr. 166 bnr. 457 (Toget 9).

Merknaden omhandler både fremtidig arealdisponering, samt gjennomføringsfasen. Innledningsvis pekes det på at en effektiv planbehandling ikke må gå på bekostning av grundige vurderinger og planens kvalitet. Kommunen må også planlegge anleggsfasen og sørge for at dette gjenspeiles i reguleringsplanbestemmelsene, og at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning.

Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Til punkt om arealfastsetting:

- Det er viktig at dagens uteservering utenfor Torget 7 og 9 kan opprettholdes. Arealformål må endres fra fortau til næring eller torg med tilhørende bestemmelser som sikrer fortsatt uteservering.
- Kjørevei for varelevering og vareleveringslomme kommer nærmere eiendommen enn dagens kjørevei og busslomme og medfører at fortau utenfor eiendommen begrenses, og dermed også areal for uteservering
- Savner en tilstrekkelig planfaglig vurdering knyttet til den fremtidige bruken av arealene på strekningen Torgallmenningen – Torget. Kan heller ikke se at det er foretatt særskilte vurderinger som viser hvorfor fortausarealet innskrenkes, og konsekvensene av dette
- Punkter som ble lagt frem av grunneier på åpen kontordag kan ikke sees imøtekommet i planforslaget

Til punkt om anleggsfase:

- Graves tett inn til husveggen på begge eiendommene, sikre tilkomst i anleggsfasen. Rømningsveier må være åpne samt tilkomst for varelevering og utrykningskjøretøy.
- Sikre en skånsom anleggsperiode gjennom planbestemmelsene.

- I anleggsfasen hensynta bygningenes alder og tilstand, unngå skader på omkringliggende bygninger. Sikre dette gjennom planbestemmelsene.
- Det forventes av kommunen sørger for en god kompensasjonsordning for berørte næringsdrivende.
- Grunneiere (og leietakere) må involveres i planleggingen av gjennomføringsfasen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næring er viktig å opprettholde, og faseplaner for anleggsgjennomføring skal sikre trygg varelevering. Fisketorget skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø. Videre detaljering av prosjektet avklarer dette nærmere før anleggsarbeidet starter. Anleggsarbeidene tar hensyn til bebyggelsen.

Fortausformålet ligger på offentlig grunn, og dette endres ikke. Uteservering er på areal som omfattes av anleggsarbeidene og vil ikke kunne opprettholdes som i dag gjennom anleggsperioden, og dette må avklares videre i detaljering av byggeprosjektet.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Punktene over vil være tema i dialogen. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanforslaget, og må eventuelt besvares underveis.

Planbestemmelsen stiller enkelte krav til anleggsarbeidene. Det er et omfattende arbeid som skal gjennomføres i sentrale områder, og det vil medføre ulemper. Utbygger (Bybanen Utbygging) er blant annet opptatt av å kunne fullføre arbeidet på enkeltstrekker så fort som mulig og gi en mest mulig forutsigbar situasjon mens arbeidene pågår. I anleggsperioden og i permanent situasjon skal innganger til Torget 7 og 9 ivaretas. Midlertidige omlegginger kan bli nødvendig. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneier før anleggsarbeidet starter.

For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Torget 13 AS

Dok.nr. DS1-192, 21.12.2022, Torget 13 AS v/ Harris advokatfirma v/Cathrine T. Lorentzen

*Merknad:*

Merknad gjelder for eiendom gnr. 166 bnr. 459, Torget 13 AS som grenser til planområdet. Merknaden gjelder både fremtidig arealdisponering samt gjennomføringsfasen. Innledningsvis pekes det på at en effektiv planbehandling ikke må gå på bekostning av grundige vurderinger og planens kvalitet. Kommunen må også planlegge anleggsfasen og sørger for at dette gjenspeiles i reguleringsplanbestemmelsene og at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning.

Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen



Til punkt om arealfastsetting:

- Savner nærmere bestemmelser til bruken av fortauene. Det er viktig at Torget 13 AS kan fortsette med uteservering utenfor eiendommen. Arealformål må endres fra fortau til næring eller torg med tilhørende bestemmelser som sikrer fortsatt uteservering.
- Fortau utenfor eiendommen begrenses i størrelse i forhold til dagens situasjon
- Savner en tilstrekkelig planfaglig vurdering knyttet til den fremtidige bruken av arealene på strekningen Torgallmenningen – Torget. Kan heller ikke se at det er foretatt særskilte vurderinger som viser hvorfor fortausarealet innskrenkes, og konsekvensene av dette
- Punkter som ble lagt frem av grunneier på åpen kontordag kan ikke sees imøtekommet i planforslaget
- Det forventes at kommunen gjennom planforslaget sørger for tilkomsten til Torget 13 både for beboere, ansatte, gjester, varelevering, renovasjon, utrykningskjøretøy osv., både i anleggsfasen og etter at Bybanen er etablert og Torget og Bryggen er stengt for biltrafikk.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næring er viktig å opprettholde, og faseplaner for anleggsgjennomføring skal sikre trygg varelevering. Fisketorget skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø. Videre detaljering av prosjektet avklarer dette nærmere før anleggsarbeidet starter. Anleggsarbeidene tar hensyn til bebyggelsen.

Fortausformålet ligger på offentlig grunn, og dette endres ikke. Uteservering er på areal som omfattes av anleggsarbeidene og vil ikke kunne opprettholdes som i dag gjennom anleggsperioden, og dette må avklares videre i detaljering av byggeprosjektet.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Punktene over vil være tema i dialogen. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanforslaget, og må eventuelt følges opp videre.

Planbestemmelsen stiller enkelte krav til anleggsarbeidene. Det er et omfattende arbeid som skal gjennomføres i sentrale områder, og det vil medføre ulemper. Utbygger (Bybanen Utbygging) er blant annet opptatt av å kunne fullføre arbeidet på enkeltstrekninger så fort som mulig, og gi en mest mulig forutsigbar situasjon mens arbeidene pågår.

I anleggsperioden og i permanent situasjon skal innganger til Torget 13 ivaretas. Midlertidige omlegginger kan bli nødvendig. Ikke alle innspill fra næringsdrivende har vist seg mulig å innarbeide, og noen innspill tilhører videre detaljering og senere faser i prosjektet.

For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneier før anleggsarbeidet starter.

## Torget 15 AS

Dok.nr. DS1-195, 21.12.2022, Torget 15 AS v/Harris advokatfirma v/Cathrine T. Lorentzen

*Merknad:*

Merknad gjelder for eiendom gnr. 166 bnr. 460 (Torget 15) og gnr. 166 bnr. 464 (Hollendergaten 3). Merknaden gjelder både fremtidig arealdisponering og gjennomføringsfasen. Innledningsvis pekes det på at en effektiv planbehandling ikke må gå på bekostning av grundige vurderinger og planens

kvalitet. Kommunen må også planlegger anleggsfasen og sørger for at dette gjenspeiles i reguleringsplanbestemmelsene og at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning.

Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Til punkt om arealfastsetting:

- Uklarheter i plankartet om hvor stor avstanden mellom vareleveringslomme og eiendommene vil være.
- Mener det ikke er foretatt tilstrekkelig planfaglige vurderinger knyttet til fremtidig bruk av arealene på strekningene Torgallmenningen - Torget.
- Det er ikke foretatt særskilte vurderinger som viser hvorfor fortausareal innskrenkes, og konsekvensen av dette, samt hensyntatt at eksisterende serveringssteder vil miste uteserveringen sin.
- Viser til kontordag for Bryggen-Torget 10.05.2022 og løsning til sambruk av vareleveringslommen. Merknadsstillere kan ikke se at løsningen er vurdert av kommunen før planforslaget ble lagt på høring.
  - o Ved en eventuell samkjøring av vareleveringslomme og eventuell kjørebane, må det også vurderes om deler av SKV10 kan beslaglegges til slikt formål.
- Planforslag må bearbeides slik at det legges til rette for fortsatt uteservering utenfor Torget 15.
  - o Innebærer at arealformål må endres fra fortau til et annet egnet areal, eks næring eller torg.
  - o Det må gis bestemmelser knyttet til arealformålet som sikrer fortsatt uteservering
  - o Det må videre sørges for tilstrekkelig areal til at dagens uteservering kan fortsette

Til punkt om anleggsfase:

- Det forventes at anleggsarbeidene gjøres stykkevis, slik at belastning for de enkelte eiendommene blir minst mulig. Viktig at dette sikres i planbestemmelsene og at utbygger følger dette opp når anleggsarbeidene skal ut på anbud.
- Graves tett inn til eiendommene, sikre tilkomst i anleggsfasen
- Begge eiendommene har rømningsvei via Torget, disse må være åpne i hele anleggsfasen
- Må sikres kjørbare tilkomst til varelevering, avfallshåndtering, utrykningskjøretøy osv. i hele anleggsperioden. Dette må sikres i planbestemmelsene.
- Dersom smau holdes åpen, kan alternativ tilkomst til leilighetene i Torget 15 være via Smalgangen og Dyvekegangen i hele/deler av anleggsperioden. Samtlige rømningsveier må likevel holdes åpen.
- Viktig å sikre fremdrift i arbeidene, minst mulig støy og ro på nattestid for beboerne på Torget.
- Viktig at byggenes alder hensyntas i anleggsfasen, og at et kompetent foretak sørger for hyppige kontroller av bygningsmassen rundt anleggsarbeidene for å unngå skader på omkringliggende bebyggelse. Dette må sikres i planbestemmelsene.
- Viser til mangelfull utredning av skadedyrsproblematikken knyttet til gravearbeid

- Det forventes av kommunen sørger for en god kompensasjonsordning for berørte næringsdrivende

Grunneier forventet å bli inkludert i drøftelser for å se på ulike løsninger for trafikksituasjonen rundt eiendommen. En ønsker også å bli orientert i anleggfase i forhold til fremdrift, påvirkninger av eiendommen og tiltak.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næring er viktig å opprettholde, og faseplaner for anleggsgjennomføring skal sikre trygg varelevering. Fisketorget skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø. Videre detaljering av prosjektet avklarer dette nærmere før anleggsarbeidet starter. Anleggsarbeidene tar hensyn til bebyggelsen.

Reguleringsplanen setter av areal, men detaljert fremtidig bruk av arealene på strekningene Torgallmenningen – Torget vil avklares videre v/Bymiljøetaten.

Involvering av grunneier i videre planlegging og stegvis gjennomføring vil ivaretas etter gjeldende regler og praksis for dette. Punktene over vil være tema i dialogen. Kompensasjonsspørsmål er ikke del av reguleringsplanforslaget, og må eventuelt følges opp videre.

Ikke alle innspill fra næringsdrivende har vist seg mulig å innarbeide, og noen innspill tilhører videre detaljering og senere faser i prosjektet.

I anleggsperioden og i permanent situasjon skal innganger til Torget 15 og varelevering sikres, og rømning ivaretas. Midlertidige omlegginger kan bli nødvendig.

Planforslaget sikrer også tilkomst i ny situasjon når Bybanen er etablert med Bryggen stengt for biltrafikk, samt etter at Torget er blitt bilfritt, omtalt i planbeskrivelsen som fase 2.

For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneier før anleggsarbeidet starter.

## Bergen Sentrum 2050

Dok.nr. 196 med vedlegg datert 21.12.22.

Se også del 1 av dette merknadsskjema, der overordnet tema i merknad fra Bergen 2050 er oppsummert og kommentert. Under oppsummeres og kommenteres det som gjelder spesielt for planforslag for Bybanen Delstrekning 1: Kaigaten – Sandbrogaten.

*Merknad til DS1:*

- I. Manglende overordnet byplanstrategi: Planforslagets konsekvenser for sentrums rolle og funksjon for Bergens og regionens videre utvikling er overhodet ikke behandlet. Sentrums betydning som knutepunkt for folkeliv, handel, næringsliv, kultur, turisme, styring og forvaltning er ikke drøftet.
- II. Manglende sammenheng med øvrige delplaner: Planforslaget er ikke vurdert i en helhetlig sammenheng med Trafikkplan sentrum, Arealplan Dokken, Kollektivplan Vest, og ny Fløyfjellstunnel.

- III. Planforslaget er lovstridig: Det fremlagte planforslaget med sine henvisninger til tidligere utredninger og vedtak, og nå supplerende utredninger, tilfredsstillende ikke lovverkets minimumskrav til nødvendig innhold. Dette gjelder spesielt KU-forskriften i PBL, håndbok V710, håndbok R760, og håndbok V712.
- IV. Krav til ny konsekvensutredning: Fagnotatet datert 30.09.2022 konkluderer med at det ikke er nødvendig med ny/supplerende konsekvensvurdering, og viser heller til konsekvensvurdering av 2013. Loven forutsetter at planforslaget i all hovedsak er i samsvar med tidligere konsekvensvurdert forslag, men det er åpenbart at nåværende planforslag avviker fra det konsekvensvurderte forslag på helt sentrale områder. Eksempler på avvik:
- Bystyrets forutsetning om batteridrift samt krav til snuspor i sentrum.
  - Forutsetning om videreføring av banen i dagen gjennom sentrum mot Dokken og eventuelt videre vestover.
  - Vesentlige svakheter og direkte mangler ved konsekvenser, risiko og sårbarhet var ikke tatt med i konsekvensvurderingen av 2013.
  - Sammenheng med de nå parallelt fremlagte planer/program for Gatebruk og miljø i sentrum, Planprogram for Dokkenutbyggingen, og Statens vegvesens konseptutredning for ny Fløyfjellstunnel var ikke med i 2013-utredningen.
  - Foreliggende rapporter fra Riksantikvaren og UNESCO reiser nye, absolutte krav til undersøkelser og avbøtende tiltak før fysiske arbeider kan igangsettes.
- V. Manglende utredning av konsekvenser i anleggsfase: Loven krever utredning av konsekvenser for både anleggs- og driftsfasen i prosjektet, noe som åpenbart vil være av helt avgjørende betydning for sentrum. Vedlegget «Teknisk forprosjekt» illustrerer hvordan anleggsperioden vil foregå uten at konsekvensene er utredet. Åpenbare, utelatte konsekvenser av vesentlig betydning er:
- Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy
  - Beredskaps- og krisehåndtering
  - Praktiske og økonomiske konsekvenser for berørt næringsliv
  - Konsekvenser for sentrumsområdet som møtested og festarena
  - Overordnet sikkerhetsvurdering
  - Fremkommelighet og sikkerhet for ulike fotgjengergrupper
  - Bergen som turistattraksjon
  - Lokale konsekvenser av nødvendige trafikkomlegginger
  - Usikkerheter og risiko ved anleggsarbeidene i Bryggen-området
  - Sentrale uavklarte forhold ved anleggsarbeidet i Sandbrogaten
  - Støyforhold og rystelser i grunnen
  - Usikkerhet og risiko ved kostnads- og investeringsanslagene
  - Usikkerhet ved anleggsperiodens varighet
- VI. Driftsperioden for bybanen gjennom sentrumsområdet: Valget av faretema i ROS-analysen datert 15.09.2022 har bare helt begrenset verdi for vurdering av samlede sårbarhets- og risikovurderinger, samt behov for avbøtende tiltak, i driftsperioden for bybanen. Det stilles spørsmål ved om ROS-analysen i det hele tatt tilfredsstillende minimumskravene. Helt sentrale områder som mangler vurdering er blant annet:
- Sentrum som møtested og aktivitetsarena
  - Konsekvenser for næringslivet
  - Sikkerhet og tilgjengelighet for alle bybrukere, herunder spesielt barn og unge, personer med nedsatt funksjonsevne, turister og det nattlige festpublikum
  - Historiske og antikvariske forhold i planområdet utenfor Bryggen

- Trafikkforhold og tilgjengelighet, herunder beredskapshensyn
- VII. Sammenligning med bybanetunnel:
- Store sentrumsarealer frigjøres fra biltrafikk, men beslaglegges så av en dobbeltsporet jernbane. Med bybanetunnel vil arealene kunne brukes som vrimleområder.
  - Dagalternativet har ingen ny dekning i sentrum bortsett fra Torget og Sandbrogaten, mens bybanetunnel gir god dekning av sentrum, Nøstet, boligområdene i Fjellsiden og på Nordnes.
  - Dagalternativet kommer i konflikt med Bryggen og verdensarvområdet og arkeologiske lag ellers i sentrum. Bybanetunnel går i fast fjell og disse interessene berøres ikke.
  - Dagalternativet skaper store problemer i anleggstiden. Bybanetunnel vil ha anleggsaktivitet kun på Nøstet, i Strømgaten og ved siden av Marken.
  - Dagalternativet blir forsinket grunnet venting på Fløyfjelltunnelen sør, mens bybanetunnel ikke trenger å vente på dette.
  - Dagalternativet krever at banen til Dokken/Laksevåg anlegges i sentrumsgater. I Teatergaten vil konfliktene bli så store at det blir behov for en Nordnestunnel. Bybanetunnel kommer ikke i konflikt med noen av de andre sentrumsplanene.
  - Dagalternativet avskjærer jernbanen fra sjøen ved å stenge tunnelen til Koengen, noe som vanskeliggjør muligheten til å ta imot tunge våpen i en krigssituasjon. Bybanetunnel vil ikke ødelegge for dette.
- VIII. Manglende vurdering av sikkerhet og beredskap: Bybanen vil føres gjennom sentrum med minimalt skille mellom bane og øvrige trafikantgrupper, noe som utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Bybanevognene vil i tillegg ha et batteri på to tonn, og brann i disse vil gjøre slukningsarbeider komplisert, spesielt i tunneler. Disse utfordringene er ikke vurdert i rapporten Teknisk forprosjekt.
- IX. Manglende vurdering av støy og rystelser: I saksutredningens kapittel om støy fokuseres det på at forslaget bedrer den støymessige situasjonen i forhold til en fremskrevet situasjon med dagens trafikkbilde. Likevel vil bybanen føre til betydelig støy i sentrum sammenlignet med en situasjon uten bybane. Fredeliggjøringen av sentrum som en nylig fremlagt trafikkplan legger opp til vil ikke kunne oppnås. Spesielt kurveskrik er et særlig støyproblem, noe som vil kunne oppstå på flere steder gjennom sentrum. Støybegrensende tiltak kan gjennomføres på fasader til boliger, men tiltak mot vibrasjoner er svært kostnadskrevende. Prosjektets vurderinger av støy- og vibrasjonsmessige konsekvenser er optimistiske med hensyn til både problemer og løsninger.
- X. Det stilles spørsmål om en rekke utfordringer knyttet til planforslaget:
- Forholdet til nåværende buffersone for verdensarvstedet Bryggen.
  - Hvilke konsekvenser et vendespor gjennom Småstrandgaten, Strandgaten og Chr. Michelsens gate vil innebære for byrommene, trafikkavvikling og -mønster, og for myke trafikanter og sikkerhet.
  - Trafikale utfordringer i krysset ved Torget (Lidohjørnet), der det til alle døgnets tider er store mengder fotgjengere. Krysset med overgang er uklart løst og har stort potensial for ulykker.
  - Konsekvensutredning av anleggsfasens påvirkning på torgdriften og annen næringsvirksomhet langs traséen.
  - Bremselengde for en batteridrevet bybane med hastighet 25 km/t, og hvordan man vil sikre trygge forhold for myke trafikanter over Bryggen.

- Kotehøyde på kaimuren, som i dag er 1,55 m foran Nikolaikirkeallmenningen, og 1,59 m lengre nord.
- Trafikksikkerhet for myke trafikanter som vil bli klemt inne mellom kaikanten og bybane-/sykkeltrasé med høy hastighet.
- Behovet til svaksynte er neglisjert, blant annet ved at fysiske ledelinjer er droppet.
- Samfunnsøkonomiske konsekvenser og kostnader ved batteridrift.
- Utforming av traséen er ikke forskriftsmessig, og det må velges mellom å la bybanen kjøre i gangfart eller å gjerde inn hele traséen.
- Hensettingssporet på Bradbenken er plassert på bygrunn av stor historisk og arkeologisk verdi. Fundamentering er utfordrende, og plasseringen er midt i siktlinjen til Rosenkrantzårnet.
- Buekorpsernes bruk er ikke nevnt og konsekvensene for den tradisjonsrike barneaktiviteten er ikke vurdert.
- Sandbrogaten, Øvre Dreggsallmenning og Bradbenken vil bli sterkt berørt av støy og vibrasjoner, både i anleggsfasen og etterpå.
- Håndtering av drift av bybanen ved flom.
- Håndtering av store menneskemengder ved større arrangementer på Koengen.
- Transporttilbud til funksjonshemmede, eldre, barn, svaksynte osv. ved stenging av bybanen i forbindelse med arrangementer på Bryggen.
- Buss for bane er ikke utredet.
- Gjennomføring av ROS-analyse og konsekvensutredning for stenging ved større arrangementer.

*Fagetatens kommentar:*

I. Manglende overordnet byplanstrategi.

Utbygging av et bybanenett i Bergen er en del av en byutviklingsstrategi som har vært utredet og arbeidet med gjennom mange år. Bybanenettet ble vedtatt av Bergen bystyre i 2010. Strategien er en del av gjeldende kommuneplan, vedtatt av Bergen bystyre. Temaene er behandlet i Konsekvensutredningen for Bybanen til Åsane i 2013, tilleggsutredninger til denne og i vurdering av virkninger av reguleringsplanforslaget.

II. Manglende sammenheng med øvrige delplaner:

Planforslaget er samordnet med Trafikkplan sentrum, Arealplan Dokken, Kollektivplan Vest, og ny Fløyfjellstunnel. Se fagnotatet fra plan- og bygningsetaten. I tillegg er planarbeidet samordnet med Gåstrategien, Sykkelstrategien, Sjøfrontstrategien, etc.

III. Planforslaget er lovstridig: (Det fremlagte planforslaget med sine henvisninger til tidligere utredninger og vedtak, og nå supplerende utredninger, tilfredsstiller ikke lovverkets minimumskrav til nødvendig innhold. Dette gjelder spesielt KU-forskriften i PBL, håndbok V710, håndbok R760, og håndbok V712.)

Planprosessen har pågått siden 2011, med planprogram (2012), konsekvensutredning (2013) med tilleggsutredninger, og utarbeiding av reguleringsplanforslag. Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter er fulgt. Det har vært gjennomført en rekke høringer, og de aktuelle høringsinstanser har fulgt opp sine ansvarsområder i uttalelsene. Plan- og bygningsetaten har fulgt opp disse i planprosessen. Statens vegvesen har deltatt aktivt i utarbeiding av planforslagene, og aktuelle håndbøker er benyttet.

- IV. **Krav til ny konsekvensutredning:** (Fagnotatet datert 30.09.2022 konkluderer med at det ikke er nødvendig med ny/supplerende konsekvensvurdering, og viser heller til konsekvensvurdering av 2013. Loven forutsetter at planforslaget i all hovedsak er i samsvar med tidligere konsekvensvurdert forslag, men det er åpenbart at nåværende planforslag avviker fra det konsekvensvurderte forslag på helt sentrale områder. Eksempler på avvik:
- Bystyrets forutsetning om batteridrift samt krav til snuspor i sentrum.
  - Forutsetning om videreføring av banen i dagen gjennom sentrum mot Dokken og eventuelt videre vestover.
  - Vesentlige svakheter og direkte mangler ved konsekvenser, risiko og sårbarhet var ikke tatt med i konsekvensvurderingen av 2013.
  - Sammenheng med de nå parallelt fremlagte planer/program for Gatebruk og miljø i sentrum, Planprogram for Dokkenutbyggingen, og Statens vegvesens konseptutredning for ny Fløyfjellstunnel var ikke med i 2013-utredningen.
  - Foreliggende rapporter fra Riksantikvaren og UNESCO reiser nye, absolutte krav til undersøkelser og avbøtende tiltak før fysiske arbeider kan igangsettes.)

Dagløsningen i planforslaget som legges frem er i samsvar med utredning i tidligere plan. Løsningen gjennom sentrum er nærmest identisk med anbefalt løsning i KU fra 2013, som ble konsekvensutredet på kommunedelplannivå. Planarbeidet er ellers i tråd med senere politiske vedtak, og i tråd med plan- og bygningsloven og tilhørende forskrifter.

Behov for tilleggsutredninger er vurdert undervegs i arbeidet, de har vært på høring og blitt behandlet av Bergen bystyret. Tilleggsutredning for Rigg og anleggsområde på jernbanetomten Koengen (datert 15.09.22) var på høring sammen med planforslaget høsten 2022. Den vil legges frem for behandling i Bergen bystyre sammen med revidert planforslag.

I tråd med vedtaket til bystyret i desember-21, er batteridrift langs Bryggen lagt til grunn i reguleringsplanarbeidet. Løsningen baseres på utredet løsning fra 2013 på strekningen Torget – Bradbenken, med ytterligere vurderinger av tekniske løsninger ved utarbeiding av planforslaget. Teknisk løsning for drift av bybanevognene er imidlertid i seg selv ikke et utredningstema i reguleringsplanen. Reguleringsplanen skal håndtere visuelle forhold, fysiske anlegg og nødvendig arealbehov, konsekvenser og avbøtende tiltak.

Det er utarbeidet en egen Risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslagene, se vedlegg til planbeskrivelsen. Fagetaten har fulgt opp Statsforvalterens uttale til denne ved offentlig ettersyn, og revidert analysen.

Planforslaget er samordnet med andre pågående planer, inkl Fløyfjelltunnelen sør som Statens vegvesen er ansvarlig for.

Foreliggende rapporter fra Riksantikvaren og UNESCO er fulgt opp i arbeidet med revidert planforslag. Se fagnotatet fra plan- og bygningsetaten.

Fagetaten anser at både utredningskravet i plan- og bygningsloven (og i forskriften), og krav til offentlighet og medvirkning gjennomgående er ivaretatt gjennom planprosessen.

- V. **Manglende utredning av konsekvenser i anleggsfase:** Loven krever utredning av konsekvenser for både anleggs- og driftsfasen i prosjektet, noe som åpenbart vil være av helt avgjørende betydning for sentrum. Vedlegget «Teknisk forprosjekt» illustrerer hvordan anleggsperioden vil foregå uten at konsekvensene er utredet. Åpenbare, utelatte konsekvenser av vesentlig betydning er:
- Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy
  - Beredskaps- og krisehåndtering
  - Praktiske og økonomiske konsekvenser for berørt næringsliv
  - Konsekvenser for sentrumsområdet som møtested og festarena
  - Overordnet sikkerhetsvurdering
  - Fremkommelighet og sikkerhet for ulike fotgjengergrupper
  - Bergen som turistattraksjon
  - Lokale konsekvenser av nødvendige trafikkomlegginger
  - Usikkerheter og risiko ved anleggsarbeidene i Bryggen-området

- j. Sentrale uavklarte forhold ved anleggsarbeidet i Sandbrogaten
- k. Støyforhold og rystelser i grunnen
- l. Usikkerhet og risiko ved kostnads- og investeringsanslagene
- m. Usikkerhet ved anleggsperiodens varighet

Konsekvensene av anleggsvirksomheten for byområdene, og spesielt for sentrum, er vurdert i planarbeidet. Usikkerheter som er påpekt med hensyn til konsekvenser for kulturminner eller trafikk fra relevante fagmyndigheter er ytterligere vurdert i det reviderte planforslaget. Det er også utarbeidet et eget notat om anleggsgjennomføring som ligger som vedlegg til 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 også 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.

Det er utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag.

- VI. Driftsperioden for bybanen gjennom sentrumsområdet: Valget av faretema i ROS-analysen datert 15.09.2022 har bare helt begrenset verdi for vurdering av samlede sårbarhets- og risikovurderinger, samt behov for avbøtende tiltak, i driftsperioden for bybanen. Det stilles spørsmål ved om ROS-analysen i det hele tatt tilfredsstillende minimumskravene. Helt sentrale områder som mangler vurdering er blant annet:
- a. Sentrum som møtested og aktivitetsarena
  - b. Konsekvenser for næringslivet
  - c. Sikkerhet og tilgjengelighet for alle bybrukere, herunder spesielt barn og unge, personer med nedsatt funksjonsevne, turister og det nattlige festpublikum
  - d. Historiske og antikvariske forhold i planområdet utenfor Bryggen
  - e. Trafikkforhold og tilgjengelighet, herunder beredskapshensyn

Det er utarbeidet en egen Risiko- og sårbarhetsanalyse for planforslagene, se vedlegg til planbeskrivelsen. Fagetaten har fulgt opp Statsforvalterens uttale til denne ved offentlig ettersyn, og revidert analysen. Beskrivelse av løsninger og vurdering av virkninger for byen er en del av planbeskrivelsen og det tekniske forprosjektet. Avbøtende tiltak er innarbeidet i de enkelte planene.

- VII. Sammenligning med bybanetunnel:
- a. Store sentrumsarealer frigjøres fra biltrafikk, men beslaglegges så av en dobbeltsporet jernbane. Med bybanetunnel vil arealene kunne brukes som vrimleområder.
  - b. Dagalalternativet har ingen ny dekning i sentrum bortsett fra Torget og Sandbrogaten, mens bybanetunnel gir god dekning av sentrum, Nøstet, boligområdene i Fjellsiden og på Nordnes.
  - c. Dagalalternativet kommer i konflikt med Bryggen og verdensarvområdet og arkeologiske lag ellers i sentrum. Bybanetunnel går i fast fjell og disse interessene berøres ikke.
  - d. Dagalalternativet skaper store problemer i anleggstiden. Bybanetunnel vil ha anleggsaktivitet kun på Nøstet, i Strømgaten og ved siden av Marken.
  - e. Dagalalternativet blir forsinket grunnet venting på Fløyfjelltunnelen sør, mens bybanetunnel ikke trenger å vente på dette.
  - f. Dagalalternativet krever at banen til Dokken/Laksevåg anlegges i sentrumsgater. I Teatergaten vil konfliktene bli så store at det blir behov for en Nordnestunnel. Bybanetunnel kommer ikke i konflikt med noen av de andre sentrumsplanene.
  - g. Dagalalternativet avskjærer jernbanen fra sjøen ved å stenge tunnelen til Koengen, noe som vanskeliggjør muligheten til å ta imot tunge våpen i en krigssituasjon. Bybanetunnel vil ikke ødelegge for dette.

Gjennom arbeidet med Forsvarsbyggs faglige råd er det i planforslaget innarbeidet mulighet for i fremtiden å kunne reetablere jernbanespor til sjø ved et ekstraordinært og kritisk behov.



- VIII. Manglende vurdering av sikkerhet og beredskap: Bybanen vil føres gjennom sentrum med minimalt skille mellom bane og øvrige trafikantgrupper, noe som utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko for myke trafikanter. Bybanevognene vil i tillegg ha et batteri på to tonn, og brann i disse vil gjøre slukningsarbeider komplisert, spesielt i tunneler. Disse utfordringene er ikke vurdert i rapporten Teknisk forprosjekt.

Sikkerhet og beredskapshensyn er ivaretatt i planforslaget. Delstrekning 1 ble vurdert god ved utført trafiksikkerhetsrevisjon. Gjennom hele planprosessen har det vært arbeidet systematisk med vurderinger av RAMS- dvs. pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsvennlighet, og sikkerhet for Bybanen. Det er funnet tiltak som er fulgt opp i utvikling av løsningene som ligger i planforslaget, og det er utarbeidet en logg som viser oppfølgingspunktene til de videre prosjektfaser. Fysiske forhold knyttet til beredskap er dekket av analysene og innarbeidet i planene.

Det har vært holdt møter med beredskapsetater angående tunnelanleggene underveis i planarbeidet, og de har hatt planforslaget til uttale.

Det er utarbeidet en egen Risiko- og sårbarhetsanalyse og en Fare- og RAM-logg, som ligger som vedlegg til planforslaget.

- IX. Manglende vurdering av støy og rystelser: I saksutredningens kapittel om støy fokuseres det på at forslaget bedrer den støymessige situasjonen i forhold til en fremskrevet situasjon med dagens trafikkbilde. Likevel vil bybanen føre til betydelig støy i sentrum sammenlignet med en situasjon uten bybane. Fredeliggjøringen av sentrum som en nylig fremlagt trafikkplan legger opp til vil ikke kunne oppnås. Spesielt kurveskrik er et særlig støyproblem, noe som vil kunne oppstå på flere steder gjennom sentrum. Støybegrensende tiltak kan gjennomføres på fasader til boliger, men tiltak mot vibrasjoner er svært kostnadskrevende. Prosjektets vurderinger av støy- og vibrasjonsmessige konsekvenser er optimistiske med hensyn til både problemer og løsninger.

Etter offentlig ettersyn er det utarbeidet et eget notat «Vurderinger av vibrasjoner langs Bryggen» som vedlegg til planforslaget. Utredningen viser at Bybanen ikke vil gi økte vibrasjoner.

Det er lagt inn krav i planen om en detaljert prosjektbeskrivelse utarbeidet av fagkyndig kompetanse som gjør rede for at beregnede vibrasjoner ikke vil gjøre skade på kulturlag og stående bygningsmasse på Bryggen jf. §2.12. Rette kulturminnemyndighet skal godkjenne valg av avbøtende tiltak. Der det har vært relevant har marktrykk, fare for rystelser eller drenering/endring av grunnvannstanden blitt utredet.

Det er satt krav til Plan før igangsetting for tiltak mot støy, støv, strukturlyd og vibrasjoner i anleggsfasen. Skal også omfatte Øvregaten og kryssområdet Øvregaten/Dreggsallmenningen/Nye Sandviksveien. Tilsyn skal føres med tilgrensende bebyggelse for å forbygge skade jf krav satt til Tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs banetraseen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene. Tilstandsvurdering for verdsarvstedet Bryggen skal skje i tråd med krav fra rette kulturminnemyndighet. For Rundetårn og Skur 11 må det vurderes særlige tiltak i anleggsfasen for å sikre bygningene.

Støyutredningene viser en reduksjon av støy i sentrum etter at Bybanen er etablert og nødvendig trafikkomlegging er gjennomført. Det er lagt inn en bestemmelse i planen som krever tiltak mot kurveskrik i krappe kurver i sentrum.

- X. Det stilles spørsmål om en rekke utfordringer knyttet til planforslaget:
- Forholdet til nåværende buffersone for verdensarvstedet Bryggen er vurdert i planforslaget og i oppfølgende dialog mellom UNESCO og kulturminneforvaltningen.
  - Hvilke konsekvenser et vendespor gjennom Småstrandgaten, Strandgaten og Chr. Michelsens gate vil innebære for byrommene, trafikkavvikling og -mønster, og for myke trafikanter og sikkerhet. – **Løsninger**

for vending av baner fra sør vil vurderes i pågående arbeid med kommunedelplan for kollektivsystem vestover.

- Trafikale utfordringer i krysset ved Torget (Lidohjørnet), der det til alle døgnets tider er store mengder fotgjengere. Krysset med overgang er uklart løst og har stort potensial for ulykker. – **Vurdert i planforslaget.**
- Konsekvensutredning av anleggsfasens påvirkning på torgdriften og annen næringsvirksomhet langs traséen. – **Har vært drøftet i planarbeidet, og må følges opp i videre arbeid med anleggsgjennomføringen.** Torgdrift er avhengig av tekniske løsninger og kan ikke flyttes stegvis eller ofte. Det er derfor vurdert fra Bymiljøetatens side at Fisketorget må få et erstatningsareal enten på land eller på lekter. Annen næringsvirksomhet som skjer på offentlig grunn må enten flyttes stegvis eller finne alternative, egnede steder. Bymiljøetaten har ansvaret for offentlige arealer, drift, vedlikehold og utleie til næringsaktivitet.
- Bremselengde for en batteridrevet bybane med hastighet 25 km/t, og hvordan man vil sikre trygge forhold for myke trafikanter over Bryggen. – **Vurdert som en del av sikkerhetsvurderingene for Bybanen. Hastigheten for Bybanen langs Bryggen vil være lav. Vognene har effektive nødbremser.**
- Kotehøyde på kaimuren, som i dag er 1,55 m foran Nikolaikirkeallmenningen, og 1,59 m lengre nord. - **Vurdert i planforslaget, og som en del av Risiko- og sårbarhetsanalysen.**
- Trafikksikkerhet for myke trafikanter som vil bli klemt inne mellom kaikanten og bybane-/sykkeltrasé med høy hastighet. - **Vurdert i planforslaget, og som en del av trafikksikkerhetsanalyser.**
- Behovet til svaksynte er neglisjert, blant annet ved at fysiske ledelinjer er droppet. - **Ledelinjer er vurdert og vist i juridisk bindende illustrasjonsplan. Behovet til svaksynte er videre ivaretatt gjennom krav om et tydeligere taktilt skille mellom gående og syklende.**
- Samfunnsøkonomiske konsekvenser og kostnader ved batteridrift. - **Vurdert i planforslaget, og vist i juridisk bindende illustrasjonsplan**
- Utforming av traséen er ikke forskriftsmessig, og det må velges mellom å la bybanen kjøre i gangfart eller å gjerde inn hele traséen. - **Vurdert i planforslaget, og som en del av trafikksikkerhetsanalyser og vurdering av tiltak mot uønskede hendelser.**
- Hensettingssporet på Bradbenken er plassert på bygrunn av stor historisk og arkeologisk verdi. Fundamentering er utfordrende, og plasseringen er midt i siktlinjen til Rosenkrantzårnet. **Vurdert i planforslaget.**
- Buekorpsernes bruk er ikke nevnt og konsekvensene for den tradisjonsrike barneaktiviteten er ikke vurdert. **Endringer for gater og byrom er vurdert i planforslaget, sentrum vil bli betydelig avlastet for trafikk. Konkret vurdering av hvor buekorpene skal marsjere bestemmes ikke i reguleringsplanen. Byromsbruk i anleggsperioden vil planlegges parallelt med detaljerte faseplaner. Se notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, vedlagt fagnotatet.**
- Sandbrogaten, Øvre Dreggsallmenning og Bradbenken vil bli sterkt berørt av støy og vibrasjoner, både i anleggsfasen og etterpå. **Vurdert i planforslaget.**
- Håndtering av drift av bybanen ved flom. **Vurdert i planforslaget og som en del av Risiko- og sårbarhetsanalysen.**
- Håndtering av store menneskemengder ved større arrangementer på Koengen. - **Vurdert i planforslaget og i egen rapport om bruk av Sandbrogaten holdeplass ved store arrangement, ligger som vedlegg til fagnotatet.**
- Transporttilbud til funksjonshemmede, eldre, barn, svaksynte osv. ved stenging av bybanen i forbindelse med arrangementer på Bryggen. - **Konkrete vurderinger av driftsopplegg for kollektiv og gjennomføring av arrangement må følges opp ved planlegging av arrangementet, dette er vanlig praksis og er beskrevet i egen rapport om bruk av Sandbrogaten holdeplass ved store arrangement.**

- Buss for bane er ikke utredet. - [Vurdert i planforslaget og i rapport om Driftsopplegg for bane og buss, ligger som vedlegg til fagnotatet.](#)
- Gjennomføring av ROS-analyse og konsekvensutredning for stenging ved større arrangementer. - [Vurdert i planforslaget og i egen rapport om bruk av Sandbrogaten holdeplass ved store arrangement, se over.](#)

## AS Strandgaten Nr. 19 v/ Vidar Broder Lund

Dok.nr. DS1-198, 21.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden peker på de negative konsekvenser bygging av Bybanen vil ha for næringslivet i sentrum samt planforslagets manglende konsekvensutredning om hvordan næringsvirksomheten i Bergen sentrum påvirkes dersom traséen bygges. Savner også en økonomisk analyse som viser hva Bybanen skal koste og hvordan den skal finansieres.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere langs traséen før anleggsarbeidene starter. Utbygger er blant annet opptatt av å bli ferdig raskest mulig med anleggsarbeidene på hvert sted og mest mulig forutsigbarhet for eiendommene langs anleggsarbeidene.

Erfaring fra tidligere byggetrinn viser at etablering av bybaneholdeplasser fører til investeringer og utvikling i nærheten av holdeplassene.

For ytterligere informasjon fra kommunen, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Vidar Broder Lund på vegne av AS Liberty

Dok.nr. DS1-199, 21.12.2022

### *Merknad:*

Merknad har lik ordlyd som doknr. 198, AS Strandgaten 19. For oppsummering og kommentar vises til denne.

### *Fagetatens kommentar:*

[Se svar til AS Strandgaten 19.](#)

## Bergen Sentrum AS

Dok.nr. DS1-201, 21.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden er basert på innspill fra organisasjonens medlemmer. Ut fra en medlemsundersøkelse fremkommer det at 62,4 % mener Bybanen bør gå i tunnel. Bergen Sentrum AS tar isolert sett ikke stilling til trasévalg, men har følgende kommentarer til planforslaget:

- Det bør gis høyest mulig tilgjengelighet til sentrum og sentrumstilbudene for alle brukergrupper

- Konsekvenser for næringslivet, både i utviklings- og driftsfasen bør bli utredet og vurdert før beslutninger om transportkonsepter og traséer blir tatt. Ber om at det utarbeides en helhetlig logistikk og konsekvensanalyse for næringslivet.
- Foreslår at torgflaten utvides for å gi tilstrekkelig plass og rammebetingelser for torgsalg
- Vetrilidsallmenning og Øvregaten bør skånes mest mulig for trafikk
- Bryggen fortsatt være ferdselsåre, men med sterkt redusert biltrafikk i forhold til dagens situasjon
- Foreslår at det etableres et sterkt trafikkreduserende logistikkanlegg i Fløyfjellet.
- Dersom det blir besluttet at Bybanen mot nord skal anlegges gjennom sentrum er det viktig at ikke hele sentrum blir en sammenhengende byggeplass.

*Fagetatens kommentar:*

Bybanen er planlagt å være lett, enkel, tilgjengelig og forutsigbar både for befolkningen, og for besøkende i Bergen. Fra Kaigaten, Torget og Sandbrogaten holdeplass er det kort gangavstand til de fleste målpunktene i sentrumskjernen. Et gjennomgående sykkeltilbud vil gi et bedre sykkeltilbud i og til sentrum. Størrelsen på Torgflaten ble vurdert i forkant av plan- og designkonkurransen for Torget og Bryggen.

Det er ikke gjennomført en egen konsekvensanalyse for næringslivet. Prosjektet som helhet er konsekvensutredet (2013). Anleggsperioden medfører ulemper. Erfaring fra tidligere byggetrinn tilsier at det langs bybanetraséen kommer investeringer og utvikling i nærheten av holdeplassene. Bergen sentrum får redusert trafikk, bedre forhold for gående/syklende og får et attraktivt kollektivtilbud med god kapasitet og sentrale holdeplasser.

Trafikken på Bryggen vil sterkt reduseres som del av planforslaget, og kun lokal varelevering vil kjøre langs Bryggen, i tillegg til bybanevognene. Ved gjennomføring av Trafikkplan sentrum trafikkfase 2 vil gjennomkjøring over Torget med privatbil forbyes og trafikken i Vetrilidsallmenningen og Øvregaten sterkt reduseres.

Logistikkanlegg i Fløyfjelltunnelen er ikke en del av reguleringsplanprosjektet for Bybanen, og må eventuelt håndteres i andre/eget prosjekt.

Planforslaget har satt rammer for den neste fasen ift. rekkefølge og hensyn som skal tas, inkludert at arbeidet skal utføres stegvis. Logistikk fastlegges i faseplanene for anleggsgjennomføring, i neste fase. For å få oversikt over konsekvens for næringslivet har kommunen hatt en dialog med LUKS underveis i planarbeidet. Se også merknad fra LUKA med fagetatens kommentarer.

For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, som blant annet beskriver: erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Jan Petter Eilertsen for virksomheter Torget og Bryggen

Dok.nr. DS1-202, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommene Torget 2 Gnr 166 Bnr 1655, Vetrilidsallmenning 2 – Gnr 167 Bnr 1653, Bryggen 7 – Gnr 167 Bnr 1597, Rosenkrantzgate 8 – Gnr 167 Bnr 1587, Lepps gate 2 – Gnr 167 Bnr 1588, Torget 7 AS gnr 166 bnr 457, Torget 13 AS gnr 166 bnr 459, Torget 15 AS gnr 166 bnr 460, Hollendergaten 3 gnr 166 bnr 464, Finnegårdsgaten 6 gnr 167 bnr 1591, Bryggen 3 og 5 gnr 167 bnr 1595, Bryggen 15 gnr 167 bnr 1601, Vågsallmenning 6 gnr 166 bnr 581, Vågsallmenning 8 gnr 166 bnr 582, Vågsallmenning 10 gnr 166 bnr 583.

Merknaden omhandler sentrumsstrekket og midlertidig riggplass på Koengen og har kommentarer til temaene miljørettet helsevern, støy, støv, vibrasjoner og bygningsvern. Merknaden lister opp forslag til prosess og vedtekter for nevnte temaer, som må følges opp.

Samlet syn er at ulempene synes å være større enn fordelene og fraråder at tiltaket reguleres i dette området. Virksomhetene peker på manglende dialog og samarbeid frem til nå og ønsker en reell prosess for medvirkning. Det vises også til Bystyrets vedtak ved siste siling av trasé og at virksomheter ikke skal bli skadelidende økonomisk. En regner det som selvsagt at overnevnte punkter for utredning og vedtekter tas til følge i tråd med bystyrets vedtak.

*Fagetatens kommentar:*

Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdagssituasjon. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området rundt Vågen attraktivitet året rundt. Universell utforming ivaretas på hensiktsmessig måte, med enkelte tilpasninger til verdensarvstedet.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden vil varetransport prioriteres, og Fisketorget kan flyttes litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø.

I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres.

Anleggsperioden detaljeres videre, og grunneiere vil få mer utfyllende informasjon når man har det. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidet starter.

Reguleringsplanen setter av areal, og kompensasjonsspørsmål er ikke en del reguleringsplanforslaget. Dette må eventuelt følges opp videre.

For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Ingvild Øye og Geir Atle Erslund

Dok.nr. DS1-203 (og DS1-219), 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden tar opp temaene middelalderhistorie og middelalderarkeologi og peker på konsekvensene Bybanen vil medføre for byens historiske struktur og hvilke arkeologiske utfordringer som anlegget vil møte. Øye og Erslund vurderer det slik at planforslaget mangler en overordnet analyse av det historiske bylandskapet banen skal gå gjennom. Merknaden tar opp temaer som Bergens historiske landskap, Bybanens trasé og det historiske bysentrum, byens eldste torg og politiske sentrum og arkeologiske utfordringer. En bybane over Torget, Bryggen og Dreggen har alvorlige konsekvenser for forståelsen og funksjonen i det historiske bysentrum, og banen vil være til varig hinder og bør ikke realiseres slik planforslaget nå foreligger.

*Fagetatens kommentar:*

Spesielle hensyn til vern og bruk av middelalderbyen og verdensarvstedet er innbakt i planen. Særskilte hensyn videreføres fra gjeldende plan for Vågen, kaiene og Bryggen, samt at planarbeidet har avdekket nye, viktige forhold som sikres.

Det reviderte planforslaget er supplert med tilleggsinformasjon. Grunnforholdene på kaifronten har blitt nærmere utredet, og det vil i neste fase foretas flere undersøkelser alt etter behov. Ved å foreta flere grunnundersøkelser har prosjektet fått bekreftet tidligere kartlagte fysiske forhold.

Gjennom krav til overvåking av grunnvann og regulering av kvalitet, og rekkefølge for prosjektering og gjennomføring i neste fase, sikres god kontroll underveis. Reduserte vibrasjoner oppnås med en egen byggemetode og spor lagt oppå en spesiell plate. Gjennom tiltaket vil fysiske forhold bedres for Hanseatisk museum, Bryggen og kulturlagene under bakken, slik at setninger i området motvirkes på lang sikt. Tiltakshaver skal dokumentere at tiltaket ikke gir økt risiko for setninger. Dette gir trygghet for området på sikt, og trygge rammer for gjennomføringen.

For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Kjøttbasaren Byens Basar AS

Dok.nr. DS1-204, 21.12.2022, Harris advokatfirma v/Cathrine Tvedt Lorentzen, på vegne av Kjøttbasaren Byens Basar AS

### *Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommen gnr. 167 bnr. 1653 og omhandler både fremtidig arealdisponering, samt gjennomføringsfasen.

Innledningsvis pekes det på at en effektiv planbehandling ikke må gå på bekostning av grundige vurderinger og planens kvalitet. Kommunen må også planlegge anleggsfasen og sørge for at dette gjenspeiles i reguleringsplanbestemmelsene og at det tidlig etableres gode ordninger for kompensasjon og erstatning. Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Arealene som er foreslått avsatt til Torg og fortau benyttes i dag til uteservering og tilkomst/rømningsvei. Ikke ønskelig at arealene innenfor eiendomsgrensen langs bygningskroppen avsettes til Torg og fortau. Område for uteservering ser ut til å være mindre enn det som er godkjent for dagens bruk.

Anleggsfasen vil få store konsekvenser for Kjøttbasaren. Eiendommen må sikres adkomst i hele byggeperioden. Stiller spørsmål til om det er nødvendig å midlertidig erverve areal inntil bygningen som vist i grunnervvskartet.

Grunneier er bekymret for rystelser og skader på bygningsmassen i byggeperioden.

Stiller spørsmål til om det er foretatt en konsekvensutredning av konsekvensene for Kjøttbasaren ved at Bybanen skal gå forbi bygget. Det forventes gode kompensasjonsordninger.

Til plankart og bestemmelser:

- Areal for uteservering, arealformål endres til næring. Areal avsatt til torg og fortau avsluttes på utsiden av dagens uteservering.
- Feil i plankartet som viser fortau helt inntil bygningskroppen mot Vetrliidsallmenningen
- Bestemmelsesområde #16 må dekke hele arealet som er i bruk for uteservering i dag
- Må fremgå av planbestemmelsene at den juridisk bindende illustrasjonsplanen for Bryggen ikke er bindende for møblering og andre nødvendige tiltak for å gjennomføre uteservering som godkjennes av kommunen.

Grunneier av Kjøttbasaren, og eiendommens leietagere, ønsker en god plan- og gjennomføringsprosess med dialog med kommunen og forslagsstiller. Vedlagt merknaden er tegning av eiendommen som viser dagens situasjon.

*Fagetatens kommentar:*

Plankartet som viser fortau helt inntil bygningskroppen mot Vetrilidsallmenningen er justert slik at eiendommens private areal utelates fra reguleringsplanen.

Ikke alle innspill har imidlertid kunnet bli innarbeidet i planforslaget.

Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdags situasjon rundt Kjøttbasaren. Forbedret belysning, orientering og synlighet vil gi området rundt Vågen attraktivitet året rundt. Universell utforming ivaretas på hensiktsmessig måte, med enkelte tilpasninger til verdensarvstedet.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis, blant annet for å begrense hvor lenge anleggsarbeid foregår i hvert enkelt område. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden er varetransport blant trafikkgruppene som prioriteres.

Reguleringsplanen setter av areal og vurderer virkninger, se planbeskrivelsen. Kompensasjonsspørsmål er ikke en del reguleringsplanforslaget. Dette må eventuelt følges opp videre.

For mer informasjon om anleggsperioden, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Bergen Røde Kors

Dok.nr. DS1-205, 19.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder beredskapsgarasjen til Røde Kors Hjelpekorps eiendom gnr. 167 bnr. 896. som er planlagt revet. Garasjen er en vogngarasje for førstehjelpsutstyr og utrykningskjøretøy. Røde Kors Bergen er avhengig av at garasjen har nærhet til deres koordineringssenter i Øvregaten 9 og ønsker dialog med Bergen kommune med tanke på fremtidig plassering i sentrum som ikke påvirker dagens beredskapskapasitet.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Garasjen er planlagt revet i forbindelse med planarbeidet, og det er ikke funnet erstatningsareal innenfor plangrensen for Røde Kors sin virksomhet. I henhold til leiekontrakten av 23. september 1969 er hensikten for leien oppføring av en midlertidig garasje for to biler. Leien kan gjensidig oppsies med tre måneders skriftlig varsel. Det vises til notat for anleggsgjennomføring for sentrum vedrørende mer informasjon om Bybanen Utbyggings innledende arbeid i forkant av anleggsperioden.

## Jan Petter Eilertsen for virksomheter Torget og Bryggen

Dok.nr. DS1-208, 20.12.23

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommene Torget 2 Gnr 166 Bnr 1655, Vetrilidsallmenning 2 – Gnr 167 Bnr 1653, Bryggen 7 – Gnr 167 Bnr 1597, Rosenkrantzgate 8 – Gnr 167 Bnr 1587, Lodin Lepps gate 2 –

Gnr 167 Bnr 1588, Torget 7 AS gnr 166 bnr 457, Torget 13 AS gnr 166 bnr 459, Torget 15 AS gnr 166 bnr 460, Hollendergaten 3 gnr 166 bnr 464, Finnegårdsgaten 6 gnr 167 bnr 1591, Bryggen 3 og 5 gnr 167 bnr 1595, Bryggen 15 gnr 167 bnr 1601, Vågsalmenning 6 gnr 166 bnr 581, Vågsalmenning 8 gnr 166 bnr 582, Vågsalmenning 10 gnr 166 bnr 583.

Merknaden omhandler sentrumsstrekket og midlertidig riggplass på Koengen og har kommentarer til virkninger for temaene: Kultur, Handel, Servering, Arrangementer og Tjenesteyting.

Samlet syn er at ulempene ved planforslaget er større enn fordelene. Fraråder at tiltaket reguleres i dette området.

Punkter som bør drøftes og tas inn i utredninger og vedtekter for planen:

- Supplere planmaterialet med en detaljert faglig studie av virkninger for utøvende musikere og kunstnere i området. Medta bestemmelser om avbøtende tiltak
- Utarbeide konsekvensutredning for handel i området.
- Kun ett spor på Torget og Bryggen
- Maksimalt torgareal og areal til uteservering
- Medta bestemmelser som sikrer avbøtende tiltak og kompensasjon for serveringsvirksomhet og aktiviteter under anleggsperioden og ved permanent drift av banen

*Fagetatens kommentar:*

Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdagssituasjon i sentrum. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området rundt Vågen attraktivitet året rundt. Universell utforming ivaretas på hensiktsmessig måte, med enkelte tilpasninger til verdensarvstedet.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden er varetransport blant trafikantgruppene som skal prioriteres. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter.

I videre detaljering av anleggsarbeidet vil man videre se på hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres på en måte som ivaretar interessene i området. Det blir behov for midlertidige omlegginger av gangakser og kjøremønstre. Dette vil kommuniseres til naboer for å gi mest mulig forutsigbarhet.

Det er ikke gjennomført en egen konsekvensanalyse for næringslivet. Prosjektet som helhet er konsekvensutredet (2013). Anleggsperioden medfører ulemper. Erfaring fra tidligere byggetrinn tilsier at det langs bybanetraséen kommer investeringer og utvikling i nærheten av holdeplassene. Bergen sentrum får redusert trafikk, bedre forhold for gående/syklende og får et attraktivt kollektivtilbud med god kapasitet og sentrale holdeplasser.

Det er ikke gjort egne vurderinger for utøvende musikere og kunstnere i området. Utbygger er opptatt av å gi mest mulig forutsigbarhet gjennom god informasjon. For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

Vurderinger av kun ett spor på Bryggen er utført av Vestland fylkeskommune, uten at dette ble anbefalt.

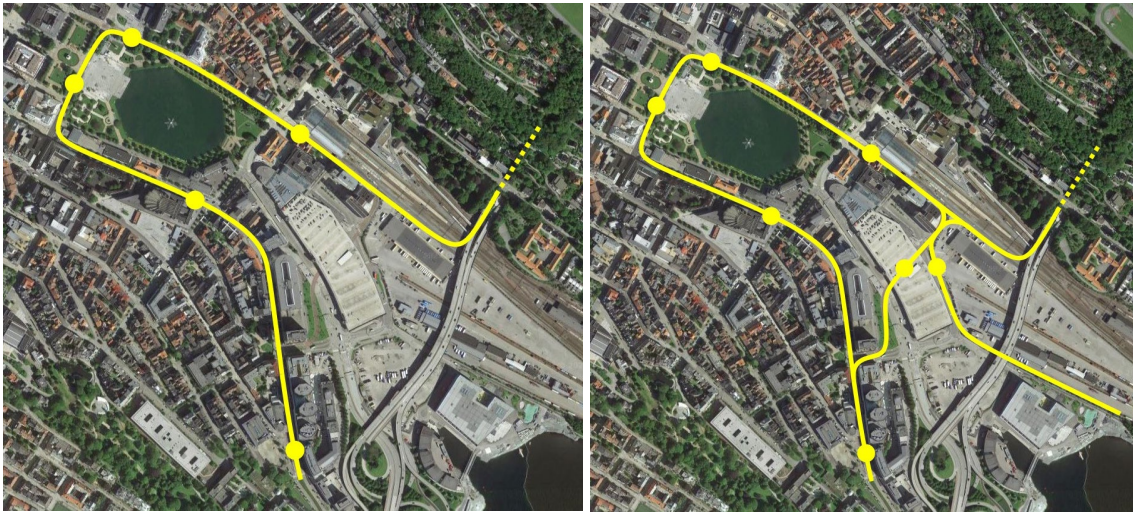
I permanent situasjon vil Bryggen og Torget ha åpne arrangement omtrent som før, avhengig av størrelsen. Ved store arrangement vil Bybanen kunne vende i Sandbrogaten og Bystasjonen.



## Knut Arne Vedå

Dok.nr. DS1-211, 20.12.23

*Merknad:*



Innspillet gjelder et alternativt Bybanenett sentrum-Åsane, via ledige løp i Fløyfjellstunnelen.

*Fagetatens kommentar:*

Se svar til Inger-Marie Lithun.

## Finnegårdsgaten 6 AS

Dok.nr. DS1-211, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommen 167/1591. Merknaden gjelder både fremtidig arealdisponering, samt gjennomføringsfasen. Eiendommen ligger utenfor planområdet, men blir berørt av foreslått trafikkomlegging og anleggsarbeid.

Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Oppfølging:

- Sikre tilkomst til eiendommen, for alle både i anleggsperioden og etter at Bybanen er etablert og Torget og Bryggen er stengt for trafikk.
- Grunneier ønsker dialog med kommunen og forslagstiller og forventer å bli inkludert i drøftelser for å se på ulike løsninger for trafikksituasjon rundt eiendommen

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

Eiendommen (Finnegårdsgaten 6) ligger utenfor planområdet, og kjøremønster i kvartalet forblir i stor grad uendret. Trafikkomlegging i sentrum kan ha påvirkning på (bruken av) eiendommen, og konsekvenser av trafikkomlegging er vurdert spesielt i Trafikkplan sentrum.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere.

I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres. Tilkomst til eiendommer sikres.

For mer informasjon om anleggsperioden, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanens tidligere byggetrinn.

## Bergen Taxi

Dok.nr. DS1-214, 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden har kommentarer til hele prosjektet, men også punkter til hver enkelt delstrekning. Den generelle kommentaren peker på innvirkningen prosjektet vil ha for taxiholdeplasser, kollektivtraséer og overganger mellom tilpasset transport og banens terminaler/stopp. Taxi er definert som en del av kollektivtransporten og må ha tilgang til kollektivtraséer, både permanente og midlertidige. Fremkommelighet vil bli kraftig redusert i anleggsperioden.

På generelt grunnlag er Bergen Taxi kritisk til valg av dagløsning gjennom sentrum. Merknader til delstrekning 1 og som må følges opp:

- Taxiholdeplasser: Ønsker at holdeplasser Posten ved gamle Rådhus, Vetrilidsallmenning ved nr 6, Bryggen ved nr 25 – 29 og Dreggen ved Bradbenken 1, opprettholdes.
- Så langt som mulig ta hensyn til universell utforming av stoppene i sentrum
- Taxi må medtas under punkt 5.1, prioritering av kollektiv.

### *Fagetatens kommentar:*

Trafikkomleggingene i sentrum medfører begrensinger på hvor det blir mulig å kjøre og stoppe lovlig, men det vil fortsatt være mulig nå viktige målpunkt i sentrum, blant annet Strandkai terminalen og sentrumsgatene rundt Torgallmenningen, Torget, Rådhuskvarartalet og Festningsområdet. For overgang fra kollektiv til taxi ligger det til rette for flere alternativ knyttet til holdeplassene i sentrum selv om ikke det er satt av eget definert areal som en del av reguleringsplanforslaget. Planen begrenser antall faste oppstillingsplasser for taxi innenfor planområdet. Det legges ikke opp til taxiparkering på Bryggen -Torget strekningen.

I anleggsfasen samt i permanent situasjon sikres eiendommer på strekningen kjørbart tilkomst, også for taxi. Areal reservert til kollektiv kan i utgangspunktet benyttes av taxi, men begrensninger for kjøring i banetrasé er aktuelt og må følges opp videre.

Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdags situasjon i sentrum. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området attraktivitet året rundt. Planforslaget har som mål å fremme kollektiv, sykkel og gange i sentrumskjernen. Trafikkplan sentrum omfatter et videre arbeid med gatebruksplaner.

*Se også kommentar i fellesdelen.*

## Zachariasbryggen AS

Dok.nr. DS1-215, 21.12.2022, Zachariasbryggen AS v/ Harris advokatfirma v/C. T. Lorentzen

### *Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommen gnr 166 bnr 1655 (Torget 2) og omtaler både fremtidig arealdisponering, samt gjennomføringsfasen. Før planen vedtas må særlig to forhold grundig vurderes:

1. Konsekvensene knytte til den endelige arealfastsettelsen som planen innebærer for de eiendommer som inngår i planområdet
2. Konsekvensene for arealene i anleggsfasen/gjennomføringsfasen

Grunneier opplyser om at det i området under pergolaen på eiendommen er gravd ned en stor gasstank. Det er svært viktig at denne ikke kommer i konflikt med gravearbeidene. Det må samtidig sikres tilkomst til denne gjennom hele anleggsfasen.

Det forventes at kommunen sørger for en god kompensasjonsordning for berørte næringsdrivende.

Oppfølging/krav om endring i plan:

- Arealene som omfattes av planforslaget, men som ligger innenfor eiendommen gnr. 166 bnr. 1655 (altså område under pergola og over gasstank, samt ved inngangsparti) må settes av til *næring*, og ikke til torg. Alternativt må det gis en bestemmelse som sikrer at arealene kan brukes til uteservering og tilhørende funksjoner.
- Øvrige arealet som i dag benyttes som uteservering merkes med bestemmelsesområde #16, slik at det tydelig går frem av planforslaget hvor det kan være uteservering. Alternativt må foreslått § 3.2.3.4 endres, slik at det går klart frem av bestemmelsen at uteservering kan tillates.
- Hensynssone H190\_2 må trekkes ut fra husveggen, slik at området for eksisterende uteservering ikke omfattes av hensynssonen. Alternativt må det gis en bestemmelse knyttet til hensynssonen som gir tillatelse til å etablere tiltak ifm. uteservering etter avtale med Bymiljøetaten.
- Plankartet endres slik at det åpnes for en midlertidig leker for uteservering i Vågen i anleggsperioden.
- Ny vurdering av om det er nødvendig å midlertidig erverve areal som vist i grunnervvskartet

Grunneier og eiendommens leietakere ønsker en god dialog med kommunen og forslagstiller. Grunneier forventer å bli inkludert i det videre arbeidet.

Vedlagt merknaden er tegning av eiendommen som viser dagens situasjon og basiskart over eiendommen.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til delvis følge. Plangrensen er trukket ut til eiendomsgrensen rundt det offentlige arealet. Det er lagt inn en hensynssone rundt gasstanken. Ellers reserveres offentlig grunn til allmenn byromsbruk slik beskrevet.

Regulering med bestemmelsesområde #16 tilhører kun området med juridisk bindende elementer; #1, som sikrer vern av verdensarvområdet. Tilleggsfunksjoner på fortau kan ikke reguleres inn. Leie av et begrenset areal til uteservering håndteres av Bymiljøetaten.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden vil varetransport prioriteres. Det er beskrevet som en mulighet at Fisketorget skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø. Nøyaktig bruk av dette må eventuelt avklares videre.

Midlertidig erverv er satt av for å sikre tilstrekkelig areal og fleksibilitet til å gjennomføre tiltaket. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidet starter.

For mer informasjon om anleggsperioden, se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanens tidligere byggetrinn.

## Grunneiere langs Torget og Bryggen, v/ CMS Kluge Advokatfirma AS

Dok.nr. DS1-216, 21.12.2022, CMS Kluge Advokatfirma AS v/ Inger Hygen på vegne av grunneiere langs Torget og Bryggen

### *Merknad:*

CMS Kluge advokatfirma AS representerer grunneierne Zachariasbryggen AS, Kjøttbasaren Byens Basar AS, Rosenkrantz 8 Bergen AS, Kjøbmandsstuen AS, Bryggekvartalet AS, Torget 7 AS, Torget 13 AS, Torget 15 AS, Finnegårdsgaten 6 AS, Vågsallmenningen 6 AS, Vågshuset AS og Vågsallmenningen 10 AS.

Generell merknad som stiller spørsmål til lovligheten av det foreliggende planarbeidet og andre saksbehandlingsfeil og mangler ved planforslaget.

Merknaden peker på at:

- Planforslaget ikke oppfyller gjeldende krav til konsekvensutredning,
- Planforslaget svarer ikke ut betingelsene fastsatt i Bystyrets vedtak av 15. desember 2021
- Planforslaget er fremmet av Byrådet som forretningsministerium i strid med grunnleggende parlamentariske prinsipper.

Punktene er videre utdypet i merknaden og gjentas derfor ikke her. Merknaden oppsummeres med at det hefter en rekke alvorlige saksbehandlingsfeil ved planforslaget som nå er lagt ut til offentlig ettersyn og som må rettes opp før planen kan endelig vedtas.

### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden fremmer at KU-forskriftens § 6 bokstav b ikke kommer til anvendelse, og at dette får virkning for planvedtaket. Den påståtte mangelen knytter seg til at tiltaket ikke er konsekvensutredet i den konkrete reguleringsplanens anledning gjennom konsekvensutredningen i 2013 (KU2013). Kommunen har ikke samme forståelse av forskriften. Forskriften stiller krav til utredning av «det konkrete tiltaket» som skal reguleres. Konsekvensutredningen svarer til det konkrete tiltaket som reguleres og omfatter alle relevante form- og innholds krav.

Det fremmes merknader til gjennomført konsekvensutredning. Herunder at KUVA-rapport skulle forelagt alt i KU2013, at 0-alternativet ikke er utredet, at KU2013 ikke er sendt på høring i samband med planarbeidet. Vi har ikke funnet grunnlag for å ta disse merknadene til følge. KU2013 svarer til utredningskravene i konsekvensutredningsforskriften, at det senere er foretatt undersøkelser gjennom KUVA-utredningene modifiserer ikke dette. KUVA-rapporten lå vedlagt planforslaget til

offentlig ettersyn. 0-alternativet er gjennomgående lagt til grunn for vurderingene i KU2013, og KU2013 med tilleggsutredninger er vedlagt planforslaget til høring og offentlig ettersyn.

Fagetaten anser at både utredningskravet i plan- og bygningsloven (og i forskriften), og krav til offentlighet og medvirkning gjennomgående er ivaretatt gjennom planprosessen.

## Utsikten Restaurantdrift AS

Dok.nr. DS1-217, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder for Utsikten Restaurantdrift AS som driver sin virksomhet på Torget 2 (Zachariasbryggen).

Zachariasbryggen blir direkte påvirket av byggeplanene for Bybanen til Åsane, særlig den lange anleggsfasen. Merknaden peker på flere utfordringer knyttet til både planforslaget og anleggsfasen og inneholder forslag til endringer i plandokumentene. Det anmodes om at merknadene tas til følge og innarbeides i planforslaget. Dette gjelder forhold knyttet til:

- Planavgrensning
- Byggegrense for bane
- Hensynssone H190\_2 frisikt
- Hensynssone H190\_22 gravedybde
- Bestemmelsesområde #27 kulturminne
- Hensynssone H410\_1 – H410\_2 infrastruktur
- Varemottak og avkjørsler. Synes ikke tilstrekkelig ivaretatt.

Merknaden viser også til tidligere innsendte merknader til Trafikkplan sentrum (6.09.2022) og brev angående mangler i planforslag for Bybane over Bryggen (19.10.2022).

*Fagetatens kommentar:*

[Tatt til orientering. Se svar til Zachariasbryggen AS.](#)

## Bryggens Venner

Dok.nr. DS1-218, 19.12.2022

*Merknad:*

Merknaden viser til merknad fra Stiftelsen Bryggen. For oppsummering se denne.

I tillegg bes om svar på følgende forhold:

1. Bryggen og omliggende miljø er fredet og på fredet grunn, som krever godkjenning fra offentlige instanser, herunder Riksantikvaren og Vestland fylkeskommune v/Fylkeskonservator – ved store infrastrukturendringer. Dette foreligger ikke.
2. I flere tiår har det vært forsøkt å få fjernet all transport over Bryggefronten. Vi er ubetinget av den oppfatning at dette er det eneste riktige.
3. Å legge en jernbane – light rail – foran Bryggen, og senere flere steder i Bergen, vil gjøre Bergen sentrum til en togstasjon og neppe forenelig med ønske om et levende sentrum.
4. Middelalderbyen er unik i Europeisk sammenheng og må bevares best mulig.
5. En godkjent Buffersone, som er betingelsen, for å kunne gjennomføre omfattende infrastrukturendringer, foreligger ikke og vil ikke foreligge før om mer enn ett år. Dette er ubetinget krav fra UNESCO/ICOMOS.
6. Det er av nyere dato at Bryggen er blitt en transportkorridor – nord-syd – selvfølgelig i

mangel av andre mulige trafikale løsninger. Fra kaifronten gikk transportene øst-vest gjennom flere hundre år.

7. Grunnarealene, ca 20 mål, sine real-kostnader er ikke tatt med, hvilket man er forpliktet til ihht PBL. Det dreier seg om milliarder kroner.

8. Bryggen skal være for folk til mingling, vandring, sykling, arrangementer, opptog, servering, underholdning og selvfølgelig til beskuelse av denne middelalderske perlen Bryggen er.

9. Nærmere 3 mill. turister passerer foran Bryggen hvert år, mange går inn mellom gårdene. De er neppe kommet for å se et tog/light rail gå foran. Derimot ønsker de å vandre rundt, langs fronten, langs kaikanten, se på båter, forstå sammenhengen mellom sjø, handel og Bryggen, besøke restauranter, turistbutikker, andre forretninger eller ta et glass med drikke foran Bryggen eller på Torget og beskue det visuelle bildet, som Bryggen er.

10. Vi ønsker ikke at noen skal bli forulykket, grunnet manglende oppmerksomhet. Mange folk, i ulike situasjoner og på ulike tidspunkt av døgnet, ferdes over Bryggen. Risikoen ved en hyppig bane er stor. Her mangler både ROS analyser og uttalelser fra Jernbaneverket, som i siste instans er de ansvarlige for sikkerheten. Krav om gjerder er nærliggende.

11. Bryggens Venner savner en omfattende granskning og undersøkelse av næringslivets levevilkår, dersom vi får en anleggsperiode på mellom 10 og 15 år i denne sentrale del av Bergen. En slik grundig og gjennomarbeidet analyse må foretas før en reguleringsplan kan etableres.

12. Det legges til grunn, at en forlengelse av Fløyfjellstunnelen ferdigstilles, før noen form for anlegg av Bybane igangsettes.

13. Bryggens Venner kan ikke se at Bybanen vil bringe noe godt med seg, for Bryggens del. Det vil ikke gi noen form for øket aktivitet, snarere tvert imot, i dag stopper mer enn 10 bussruter foran, uten at det har noen som helst betydning for økt engasjement. Slik aktivitet for og med Bryggen, må vi selv skape.

Bryggens Venner etterlyser løsning for Hansadager, 17.mai, Tall Ships Race, Fjord-steam, VM i Triatlon, Sykkel VM o.l.

*Fagetatens kommentar:*

[Se også svar til Stiftelsen Bryggen.](#)

Mange av punktene i merknaden er arbeidet i med revidert planforslag og oppfølging av innsigelse fra fylket inkludert Riksantikvaren. Det har vært tett dialog med kulturmiljø-myndighetene for å ivareta middelalderbyen og Verdensarvstedet Bryggen. Se fagnotat og revidert planforslag med vedlegg. Noen kommentarer til merknadspunktene:

1. Følges opp gjennom planforslagets offentlige prosesser.

2 og 3. Trafikkomlegging i sentrum, med prioritering av fotgjengere, syklister og kollektivtransport er en forutsetning for bybaneprojektet. Det gir færre privatbiler og busser gjennom sentrum, og ingen privatbiler eller busser langs Bryggen. Bybanen vil bli ryggraden i kollektivsystemet som binder sentrum og bydeler effektivt sammen. Bybanen vil gi svært god tilgjengelighet til det historiske sentrum. UNESCO ser positivt på samfunnsnyttene Bybanen har for befolkningen og nytten den gir for folks bruk av Bryggen i hverdagen.

4, 5,6 og 8. Anbefalinger fra uavhengige fagekspertise og UNESCO representanter har blitt fulgt opp. Vern av verdensarven, ivaretagelse av kaifunksjonen og historisk viktig sammenheng mellom kai og Hanseatisk samfunn er hensyntatt i plangrepet og i det detaljerte byromsdesignet, som er

gjennomgått ift. verdensarvens universelle verdier. Samfunnsnytte har ligget til grunn i alle faser av planleggingen.

9. Mengden turister som kommer til området vil kunne øke i fremtiden. Prosjektet for Bybanen og hovedsykkelruten har vurdert at jo flere løsninger for hensiktsmessig spredning av større konsentrasjoner nyankomne turister jo bedre, her vil følgende deler av tiltaket bidra positivt:

- Bybanetilbud fra Flesland samt fra sentralstasjonen og bussterminalene.
- 3 Turistbussparkeringsplasser fjernes, og området fredeliggjøres for unødig trafikk.
- God tilrettelegging for gåing og sykling for besøkende og turister, inkludert guidede gangruter for grupper.
- Fotgjengerkryssinger tilrettelegger for god spredning fra ankomstområdet på Bontelabo.
- Sandbrogatens målpunkt gjøres bedre tilgjengelig for besøkende rett fra Bontelabo, fra Nye Sandviksvegen og Mariakirken.

10. Gjerder er ikke tillatt på Bryggen. Sårbarhet, risiko og sikkerhetstiltak er vurdert.

11, 12. Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis for å redusere konsekvensen for de enkelte områdene. På denne måten vil man begrense areal som beslaglegges, samtidig som anleggsperioden for hvert sted blir så kort som mulig. Det blir med andre ord ikke en sammenhengende byggeperiode på ti år i sentrum.

God informasjon skal gi forutsigbarhet for hva som skjer når. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden vil varetransport prioriteres, og Fisketorget kan skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø.

I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres.

For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanens tidligere byggetrinn. Forlenget Fløyfjellstunnel bygges som en del av prosjektet. Reguleringsbestemmelser sikrer at aktsomhet utvises i anleggsperioden og at Vågen-området og verdensarven hensyntas på lik linje som i gjeldene reguleringsplan, eller bedre.

13 mfl. Rundt Schøtstuene/ Mariakirken, i Sandbrogaten og på Bergehus festning er det lite besøksrettet virksomhet i dag. Bybane- og sykkeltraseen legger til rette for nye møtesteder for byens befolkning året rundt, og stimulere til ulike besøkstilbud og næring. Nikolaikirkeallmenningen vil få et løft og fremstå som et offentlig byrom som er verd å besøke. Hansadager, 17.mai, Tall Ships Race, Fjord-steam, VM i Triatlon, Sykkel VM o.l., slik Bryggens Venner er opptatt av, vil kunne planlegges og gjennomføres på en god måte. Ved de store by arrangementene vil Bybanen snu før sentrum, slik den gjør i dag.

## Inger-Marie Lithun

Dok.nr. DS1-220, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden viser til uttalelse fra Statens Vegvesen om at de, etter å ha bygget ny Fløyfjellstunell vil stenge dagens løp. Det bør utredes om disse kan benyttes til Bybanen. Merknaden peker på fordeler ved dette alternativet og at dette vil være det raskeste alternativet for bane til Åsane.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Ny bruk av utgåtte tunnellop er ikke del av denne reguleringsplanen eller prosjektet for Bybanen til Åsane. Oppgraderingsprosjektet for Fløyfjelltunnelen sør er et eget prosjekt. Bybaneprojektet forholder seg til trasevalg og vedtak for Bybanen gjort i Bergen bystyre.

## Bryggekannten AS / Bryggeloftet & Stuene Invest AS

Dok.nr. DS1-221, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommene gnr. 167 bnr. 1599 og gnr. 167 bnr. 1600 om omtaler punkter som vil ha betydning for driften og forvaltningen av eiendommene. Dette gjelder særlig areal for varelevering, avkjørsel til portal/portrom og arealformål langs gnr. 167 bnr. 1599.

Varelevering: Foreslår at areal for varelevering (o\_SKF6) flyttes lenger nordvest.

Avkjørsel til portrom: Avkjørsel som er foreslått stengt mangler begrunnelse og må tydeliggjøres. Portrommet er av vesentlig betydning for driften av eiendommene. Det vises til bestemmelsene § 3.2.3.5 og § 3.2.9.4 og en anmodning om at bestemmelsene utvides til også å omfatte servicebiler, transport av tomgods, avfall og tilkomst til byggets private biloppstillingsplasser.

Arealformål ved gnr. 167 bnr. 1599, inngangsparti: Areal som i dag benyttes til uteservering ønskes regulert til formål uteservering.

*Fagetatens kommentar:*

Portrommet skal i ny situasjon kun betjenes av tidsbegrenset varelevering/ nytte trafikk. Kun varelevering til eiendommer vil tillates å kjøre i bybanetraseen, og dette gjør at ordinær biltrafikk ikke kan kjøre til portrommet og parkere der. Lomme i Lodin Lepps gate 2 og lomme foran Bryggen 13 er satt av til varelevering for bebyggelsen.

Renovasjon utgjør del av prosjekteringsfasen (i dag plassering inne i portrom), og en egen plan for dette skal lages i prosjekteringsfasen av Bybanen Utbygging i dialog med grunneier(e).

## Arne Skivenes

Dok.nr. DS1-222, 21.12.2022

*Merknad:*

Innsender av merknaden har arbeidet innen dokumentasjon og kildeproblematikk og skriver at til grunn for merknaden ligger en profesjonell interesse og bakgrunn for fagfeltet samt en genuin interesse for Bryggen i Bergen. Merknaden omtaler 9 grunner til at planforslaget må forkastes, en nærmere grunngiving av feil og mangler i forhold til grunnforhold og Bryggens rolle og historie generelt, samt en nærmere grunngiving av hvorfor planen ikke tilfredsstillende lovkrav til saksbehandling. Når det gjelder grunnforholdene på Bryggen vises det til vedlegget. Dette oppsummeres ikke her, men inneholder en grundig redegjørelse og gjennomgang av blant annet grunnforholdene og kulturlag under kaiflaten ved Bryggen. Innsender har hatt tilgang til originalkilder fra byggeprosessen. Merknaden oppsummeres med at kommunen ikke har opplyst saken så godt som mulig og har brutt Forvaltningsloven §17. Bergen kommune har og brutt forskrift om konsekvensutredning §§ 17 og 28. Bergen kommune håndterer ikke faglig uenighet på en redelig måte.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Se svaret til Stiftelsen Bryggen.



Det er av merknadsstiller lagt ned et stort arbeid i å få kartlagt historisk innsikt fra byggeprosessen til kaifrontene, fra Byarkivet. Innsikten arkiveres på saken og tas med i det videre tverrfaglige arbeidet.

## Xhibition Senterforening, Telegrafan Senterforening og en rekke gårdeiere, samt flere enkeltstående små og mellomstore bedrifter i Bergen sentrum

Dok.nr. DS1-224, 21.12.2022, Harris advokatfirma v/ Ingrid Sævdold Moe på vegne av Xhibition Senterforening, Telegrafan Senterforening og en rekke gårdeiere, samt flere enkeltstående små og mellomstore bedrifter i Bergen sentrum.

Merknad:

Merknaden mener det har vært manglende utredning knyttet til konsekvensene av bybaneutbyggingen for næringslivet, da spesielt knyttet til anleggsfasen. Mener det må gjøres et grundigere planfaglig arbeid rundt dette temaet før reguleringsplanen blir vedtatt. Viser til og har lagt ved rapport fra KWC som beregner økonomisk tap for berørte næringsaktører.

Merknadsstiller mener det bør:

- Utarbeides en konsekvensanalyse for bybaneutbyggingens konsekvenser for næringsstanden i anleggsfasen og driftsfasen.
  - o Viser til KU-forskriften § 21, og at det ikke kan være tvil om at planen får «vesentlige virkninger for miljø eller samfunn»
- Inkluderer næringen i arbeidet med fremdriftsplan for bybaneutbyggingen.
- Basert på resultatene i vedlagt rapport, konsekvensutredning og dialog med de berørte aktørene, utarbeider en aksjonsplan for å begrense økonomisk tap og ulempe i gjennomføringsfasen

Forslag til tiltak/aksjoner som kommunen bør jobbe videre med i sitt arbeid med tiltaksplan:

- Involvere berørte parter i planlegging av gjennomføringsfasen
- Grundig forarbeid for å forhindre uventede forsinkelser i anleggsfasen som direkte berører næringen
- Incentivordning som sikrer et attraktivt sentrum også i anleggsfasen
- Gode kompensasjonsordninger for bedriftene

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Se også svar til NHOs merknad.

Anleggsgjennomføringen vil skje stegvis, blant annet for å begrense tiden anleggsperioden bruker på hvert enkelte område. Næringen i området er viktig å opprettholde, arbeidsplaner skal kommuniseres og en tett dialog føres med ulike aktører og grunneiere. I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres.

Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter.

Erfaring fra tidligere byggetrinn viser at Bybanen Utbygging følger fremdriftsplaner satt for byggeprosjektene. Bybanen Utbygging er opptatt av å gi god informasjon for å gi mest mulig forutsigbarhet.

Reguleringsplanen setter av areal, og kompensasjonsspørsmål eller intensivordninger er ikke del av reguleringsplanforslaget. Dette må eventuelt følges opp i eget arbeid.

For mer informasjon se vedlegg til fagnotatet, notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, med erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanens tidligere byggetrinn. Reguleringsbestemmelser sikrer at aktsomhet utvises i anleggsperioden og at Vågenområdet og verdensarven hensyntas.

## Martin Smith-Sivertsen

Dok.nr. DS1-227, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden setter reguleringsplan for Bybanen til Åsane i sammenheng med kommunens forskjellige planer for Bergen sentrum.

Mener det er kritikkverdig at Bergen kommune ikke har bidratt til en åpen debatt om konsekvensene av sine forskjellige planer for Bergen sentrum.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

Fagetaten har koordinert arbeidet med andre offentlige planprosjekter underveis. Mer informasjon om Miljøloftets prosjekter, se [www.miljoloftet.no](http://www.miljoloftet.no).

## Sverre-Otto Gjelvik

Dok.nr. DS1-228, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknaden omhandler beredskap og samfunnssikkerhet. Følgende tiltak er foreslått:

- Bybanen må legges mest mulig i tunnel grunnet et endret risiko- og sårbarhetsbilde
- Linje 3 fra Åsane kobles sammen med linje 2 i fjell, før stoppet ved Haraldsplass. Utgang ved Sandbrogaten, Fløybanen, Jernbanebakken og muligens Fløyen.
- Det bør anlegges et akutt stopp i tunnelen under Haraldsplass og/eller Haukeland

Stiller spørsmål om arkitekter og prosjekterende bør ta beredskaps- og sikkerhetsmessige avveininger i bygg og anlegg.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Både beredskap og samfunnssikkerhet er hensyntatt i planforslaget, og vil følges opp i både prosjektering- og byggefase.

Arbeidet med reguleringsplanforslaget forholder seg til trasevalg og vedtak gjort i Bergen bystyre.

## Kari Øvsthus

Dok.nr. DS1-230, 21.12.2022

*Merknad:*

Barrierevirkninger, verdensarven Bryggen, myke trafikanters sikkerhet, arrangementer er tema i merknaden.

- Ber om at følgerikninger av tiltaket som avvikling av folkemengder, og torgdrift blir utredet i planen.
- Planforslaget har store mangler når det gjelder ivaretaking av sikkerhet for funksjonshemmende, blinde, svaksynte, eldre, barn osv. i sentrum. Derfor etterlyses tiltak.
- Økonomi og logistikk for arrangementer er ikke sikret i planen, og etterlyser hvilke tiltak kommunen har tenkt til å gjøre for å unngå følgerikninger av Bybanetiltaket.
- Skille mellom sykkel, bybane og fotgjengerareal er ikke utformet i tråd med gjeldende krav og forskrifter. Etterlyser tydeligere soneavgrensning i forelagt løsning.
- Illustrasjonene for Bryggen og trafikkbilde som vises er ikke representative.
- Viser til at batteridrift vil kreve ekstra vendespor eller sporsløyfe i sentrum for linje 1.
- Stiller spørsmål om anleggsgjennomføring, tidspunkt for evt. vendespor, løsning med avvikling av øvrig trafikk, tekniske, visuelle og bygningsmessige løsninger.

*Fagetatens kommentar:*

Resultatet av arbeidet med merknader og innsigelser er blitt et revidert planforslag med justerte løsninger:

Det er lagt inn en tydeligere taktill merking langs sykkelfelt, herunder langs Bryggen. Skillet mellom gående og syklende lang Bryggen har fått en følbar, lav kant.

Bymiljøetaten har sett nærmere på formidlingsrute for grupper besøkende ved Hanseatisk museum og Bryggen, som svarer på behovet for trygge gangruter og stoppesteder for grupper med guide i verdensarvområdet og middelalderbyen. Antall mennesker er tidligere redegjort for ved alle holdeplassene ift. arealbehov, og for fotgjengerfelt ift. grøntid, samt hovedakser for gangstrømmer. Antall personer ved byarrangement og konserter er vurdert med tanke på trygg vending av vogner i Sandbrogaten.

Illustrering av tiltaket er gjort av hverdagssituasjoner, ikke festdager og høysesong.

Avvikssituasjoner er planlagt som del av det helhetlige systemet for Bybanens drift.

Ved vending av banen pga. arrangement i sentrum (17. mai o.l.) vil det lages planer for gjennomføring i samarbeid med nødetatene. Der inkluderes plan for alternativ person- og varetransport, samt HC-parkering, lokale busser som legges om, etc.

Vendespor for den delen av vognparken som ikke utstyres med batteri når Bybanens linje til Åsane settes i drift, lar seg ikke løse innenfor strekningen. Dette kan løses på forskjellige måter, for eksempel ved å kun bruke vogner med batteriteknologi eller bygge et vendespor for vognene med kjøreledning før batteristrekningen begynner. Et eventuelt vendespor i sentrum inngår som del av pågående planlegging av bybanelinje vestover (Dokken-Laksevåg-Loddefjord).

Spesielle hensyn til vern og bruk av middelalderbyen og verdensarvstedet er innbakt i planen. Spesielle visuelle og funksjonelle hensyn videreføres fra gjeldende plan for Vågen, kaiene og Bryggen, samt at planarbeidet har avdekket nye, viktige forhold som sikres. Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdagssituasjon. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området attraktivitet året rundt.

Verdensarvstedet Bryggen skal ikke skades under anleggsgjennomføringen. Det er i planforslaget gjort rede for en rekke tenkelige føre var-tema. I anleggsperioden skal arbeidet skje med aktsomhet for kulturminnene, og foregå i steg, for å minimere ulemper for næringsliv og besøkende. Næringen i området er viktig å opprettholde. Varetransport prioriteres, og det åpnes for at Fisketorget kan skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø.

I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres.

Videre detaljering skal gi mer detaljert informasjon om anleggsarbeidet. Arrangement o.l. må eventuelt koordineres mot dette, dersom de er planlagt på berørte områder. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter. Utbygger er opptatt av å gi god informasjon for å gi mest mulig forutsigbarhet mens anleggsarbeidet pågår.

Se også eget notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, vedlagt planforslaget.

## Aksjonsgruppen Bergens mødre

Dok.nr. DS1-231

*Merknad:*

*Deler av innspillene fra Aksjonsgruppen Bergens mødre er felles for hele prosjektet og oppsummeres i Felles-dok. Under følger innspill som omhandler DS1 spesifikt.*

DS1:

- Ber om at detaljreguleringsplanen i større grad tar høyde for barns og unges behov for lek og aktivitet i det historiske sentrum. For eksempel må bruk av brostein vurderes opp imot barn og unges ønske om lek på farkoster med små hjul.
- Viktig å finne grep for å skåne barna ved Christi Krybbe skoler og i Fjellsiden for risikoen for økt trafikk og medfølgende forurensing og støy i byggeperioden og etter ferdigstilling.
  - o I byggeperioden kan dette handle om å kanalisere trafikk bort i skolens åpningstider
  - o Etter ferdigstilling blir det avgjørende å stenge for gjennomgangstrafikk gjennom Bergen sentrum via Øvregaten eller smauene og smågatene i Fjellsiden.

*Fagetatens kommentar:*

Både trafikkreduksjon og barn og unges ønske om lek er hensyntatt i planforslaget, og vil følges opp i både prosjektering- og byggefase.

Arbeidet med reguleringsplanforslaget har hatt fokus på å minimere forurensing og støy i byggeperioden og etter ferdigstilling. Se også eget notat om Anleggsgjennomføring i sentrum, vedlagt planforslaget, samt prosjektet Trafikkplan sentrum vedrørende innføring av Fase 2, som med et trafikkvolum på ca 1000 ÅDT vil gi Øvregaten et svært godt bymiljø, sammenliknet med i dag.

## Sverre-Otto Gjelvik

Dok.nr. DS1-233

*Merknad:*

Merknaden mener at Bybanen må legges mest mulig i tunnel, og viser til et endret risiko- og sårbarhetsbilde. Særlig bak Bryggen, hvor konflikter og mange hensyn melder seg.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

## Jan Petter Eilertsen for virksomheter Torget og Bryggen

Dok.nr. DS1-234

### *Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendommene Torget 2 Gnr 166 Bnr 1655, Vetrilidsallmenning 2 – Gnr 167 Bnr 1653, Bryggen 7 – Gnr 167 Bnr 1597, Rosenkrantzgate 8 – Gnr 167 Bnr 1587, Lodin Lepps gate 2 – Gnr 167 Bnr 1588, Torget 7 AS gnr 166 bnr 457, Torget 13 AS gnr 166 bnr 459, Torget 15 AS gnr 166 bnr 460, Hollendergaten 3 gnr 166 bnr 464, Finnegårdsgaten 6 gnr 167 bnr 1591, Bryggen 3 og 5 gnr 167 bnr 1595, Bryggen 15 gnr 167 bnr 1601, Vågsalmenning 6 gnr 166 bnr 581, Vågsalmenning 8 gnr 166 bnr 582, Vågsalmenning 10 gnr 166 bnr 583. Merknaden gjelder for eiendommene Torget 2 Gnr 166 Bnr 1655, Vetrilidsallmenning 2 – Gnr 167 Bnr 1653, Bryggen 7 – Gnr 167 Bnr 1597, Rosenkrantzgate 8 – Gnr 167 Bnr 1587, Lodin Lepps gate 2 – Gnr 167 Bnr 1588, Torget 7 AS gnr 166 bnr 457, Torget 13 AS gnr 166 bnr 459, Torget 15 AS gnr 166 bnr 460, Hollendergaten 3 gnr 166 bnr 464, Finnegårdsgaten 6 gnr 167 bnr 1591, Bryggen 3 og 5 gnr 167 bnr 1595, Bryggen 15 gnr 167 bnr 1601, Vågsalmenning 6 gnr 166 bnr 581, Vågsalmenning 8 gnr 166 bnr 582, Vågsalmenning 10 gnr 166 bnr 583.

Merknaden er en av flere slike fellesmerknader på vegne av en rekke virksomheter som eier eller driver virksomhet på nevnte adr. Med bakgrunn i flere mangler og feil anmodes det i merknaden om at planen og tilhørende KU går tilbake til bearbeiding for ny varsling om oppstart, eventuelt ny utlegging til høring. Dette på grunn av at formålsendring, mangelfull konsekvensutredning, virkningene av en lang anleggsperiode for blant annet næringsdrivende, er ikke tilstrekkelig utredet. Merknaden fremhever at deres interesser i å kunne påvirke en plan i henhold til gjeldende lover og forskrifter synes vesentlig krenket.

### *Fagetatens kommentar:*

Se svar til Grunneiere langs Torget og Bryggen, v/ CMS Kluge Advokatfirma AS.

Fagetaten anser at både utredningskravet i plan- og bygningsloven (og i forskriften), og krav til offentlighet og medvirkning gjennomgående er ivaretatt gjennom planprosessen. Planprosessen har tilrettelagt for at virksomheter i sentrum er gitt anledning til å medvirke i samsvar med gjeldene loververk.

Viser også til vedlegg til fagnotatet: Notat om Anleggsgjennomføring, som blant annet beskriver: erfaring med ivaretagelse av grunneierhensyn, næringsliv og publikum fra Bybanen Utbygging fra tidligere byggetrinn.

## Valerie Hagen

Dok.nr. DS1-242, 26.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder trasévalg, og stiller spørsmål om hvorfor ikke Bybanen til Åsane kan starte i området ute ved SAS-hotellet.

### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

Et brudd i bybanenettet oppfyller ikke målene som er satt for prosjektet. For sammenhengen i kollektivtilbudet er det viktig at de ulike linjene kobles sammen, og for kapasiteten er det viktig at linjene kan være gjennomgående gjennom sentrum. Viser til omtale av dette i planbeskrivelsen og driftsoppleggsrapport, som ligger som vedlegg til fagnotatet.

## Geir Håland

Dok.nr. DS1-247, 02.01.2023, videresendt e-post fra Sekretariatsleder for Miljøløftet

*Merknad:*

Tilkomst til parkeringsplasser for Øvre Dreggsallmenning 2 bør opprettholdes. Det bør reguleres inn forbikjøringslomme ved rampen og glasshuset. Gangveg rundt Mariakirken må reguleres og det bør reguleres inn busslomme ved Schøttstuene. Busslomme ved Vikinghallen i Øvre Dreggsallmenning bør reguleres.

*Fagetatens kommentarer:*

Tatt til orientering.

Bussholdeplass ved Vikinghallen er inkludert i planforslaget. Se svar til merknad fra Sandbrogaten 3 vedr adkomst som opprettholdes til felles gårdsrom til Øvre Dreggsallmenning 2 mfl.

Spørsmål om gangveg rundt Mariakirken og busslomme ved Schøttstuene ligger utenfor planområdet og må håndteres av Bymiljøetaten og Vestland fylkeskommune.

## Bryggen Husflid

Dok.nr. DS1-248, 21.12.2022, Bryggen Husflid v/Terje Johannesen

*Merknad:*

Merknaden gjelder for Bryggen Husflid. Stiller seg negativ til Bybane langs Bryggen. Etterlyser tilstrekkelig dialog med næringslivet knyttet til behov for logistikkfunksjoner, varetransport og tilgjengelighet for bedrifter og servicetilbud. Krever at konsekvensene for næringslivet utredes og forslag til avbøtende tiltak inkluderes. Risikovurdering i forhold til gravearbeidet er ikke gjort.

Merknadsstiller mener at løftet fra Bystyret om kompensasjonsordning må tas inn i bestemmelsene som en forutsetning om banen skal bygges. Bestemmelser til rystelser, støv og støy må gjøres absolutte. Tilrettelagt parkering og adkomst er fraværende i anleggsfasen og betydelig svekket etter eventuell utbygging, og det må beskrives hvordan reell adkomst til eiendommene sikres.

Merknaden påpeker at det ikke har vært en systematisk og god mulighet for påvirkning for berørte. Merknaden viser ellers til Bergen Sentrum og Bergen Næringsråd sine uttalelser til Trafikkplan Sentrum datert 09.09.2022.

*Fagetatens kommentarer:*

Spesielle hensyn til vern og bruk av middelalderbyen og verdensarvstedet er innbakt i revidert planforslag med justerte løsninger. Spesielle visuelle og funksjonelle hensyn videreføres fra gjeldende plan for Vågen, kaiene og Bryggen, samt at planarbeidet har avdekket nye, viktige forhold som sikres. Prioritering av fotgjengere framfor bil vil gi en tryggere hverdags situasjon. Bedret belysning, orientering og synlighet vil gi området attraktivitet året rundt. Vi viser til prøvebelysningen utført av kommunen foran bryggegårdene i løpet av des-22.

Parkering og HC-parkering i Nikolaikirkeallmenningen fjernes, men det legges like mange, nye HC-parkeringsplasser på Bradbenken kai. Bybanen, sykkeltraseen og gode gangforbindelser vil gi svært god betjening med god forutsigbarhet.

Varelevering langs hele den historiske delen av Bryggen er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene. Kjøremonster for Bryggens varelevering går i nordgående retning til Dreggsallmenningen. Det vil skiltes med tidsvindu for vareleverende/tilkomst til eiendommene.

Parkering blir ikke tillatt. Det er avsatt tilstrekkelig bredde til passering forbi en vareleverende, og til nødvendig brannredning. For beskrivelse av ny situasjon, se planbeskrivelsen.

Verdensarvstedet Bryggen skal ikke skades under anleggsgjennomføringen. Det er i planforslaget gjort rede for en rekke tenkelige føre var-tema. I anleggsperioden skal arbeidet skje med aktsomhet for kulturminnene, og foregå i steg, for å minimere ulemper for næringsliv og besøkende. Næringen i området er viktig å opprettholde. Varetransport prioriteres, og Fisketorget skaffes alternativt areal litt lengre ute langs Vågen, eller på lekter på sjø.

I anleggsperioden vil myke trafikanter, kollektiv, beredskap og varelevering prioriteres.

Reguleringsplanen setter av areal og vurderer virkninger. Kompensasjonsordninger er ikke en del av reguleringsplanforslaget, dette besvares gjennom et eget arbeid.

Sikring av tilkomst og eventuelle, nødvendige omlegginger i anleggsperioden vil gjøres i dialog med næringen i regi av Bybanen Utbygging. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidet starter. Utbygger er opptatt av å gi god informasjon for å sikre mest mulig forutsigbarhet i anleggsperioden.

For mer informasjon: Se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum.

## Zhanna Petryaeva Tystad

Dok.nr. DS1-249, 21.12.2022,

*Merknad:*

Merknaden gjelder for Norge Spesialisten AS, Eiendom Spesialisten AS og undertegnede som grunneier og beboer.

Merknaden er negativ til bybane langs Bryggen og uttrykker bekymring for Bergens omdømme. Banen vil føre til tap av bruksverdi og muligheter for å utvikle Bryggen og Torget til et fantastisk sted. Kritisk til økt trafikk i Øvregaten og sikkerheten i forhold til barns skolevei.

*Fagetatens kommentarer:*

Tatt til orientering. Se svar til merknad fra Bryggen Husflid over.

Trafikkreduksjon og et godt tilbud for kollektivtrafikk, syklende og gående, samt oppgradering av dekke og infrastruktur under bakken, gir gode forutsetninger for å utvikle Bryggen og Torget.

Ved stenging av Bryggen for gjennomkjøringstrafikk vil trafikk ledes til Øvregaten. Dersom Torget stenges for gjennomkjøringstrafikk (trafikkfase 2) vil trafikken i Øvregaten gå ned.

## Torvallmenning 1B m.fl.

Dok.nr. DS1-252 m.fl., 20.12.2022, Birk Advokatfirma v/Andreas Åserud Skylstad for eiendommene Strandkaaien 2A/Torvallmenning 1A, Strandgaten 1 /Torvallmenning 1B, Strandgaten 3 og Strandkaaien 2B med gnr 165 bnr 2,11,9, og 142.

*Merknad:*

Merknaden gjelder for flere grunneiere, som blir vesentlig negativt berørt av planforslaget. Merknaden har kommentarer til medvirkningsprosessen. Det legges opp til stenging av avkjørsel og generell kjøretillkomst til eiendommenes felles gårdsplass. Ingen er blitt særskilt varslet om dette forholdet. Kjøretillkomst til bakgården er nødvendig for bygningenes bruk og funksjoner (varelevering, drift, vedlikehold, renovasjon og rømning). Det bes om at kommunen revurderer stenging av avkjørsel.

Det vil etter merknadsstillers vurdering være usikkerhet knyttet til hvilken støy, vibrasjoner og strukturoverført lyd gjennomføringen vil medføre. Mener at kommunen må forplikte seg gjennom reguleringsbestemmelsene at det oppnås «grønn grense for strukturstøy» slik som beskrevet i dokument C.1a Strukturlyd og vibrasjoner, datert 14.06.2022 pkt 9.2.

Innfesting av kjøreledning i fasadene virker inngripende og uheldig. Byggets daglige bruk må ikke bli unødig påvirket. Merknadsstiller imøteser kommunens kommentarer.

*Fagetatens kommentarer:*

Innkjøring til portrommet reguleres ikke for ordinære kjøretøy; alternativ logistikk kan imidlertid benyttes for tyngre leveranser til eiendommen. Dagens bruk av felles portrom vil endres noe, men funksjonene der vil opprettholdes. For omtale av ny situasjon rundt Torget, se omtalen i planbeskrivelsen. Varelevering, drift, vedlikehold, renovasjon og rømning har vært del av arbeidet med reguleringsplanforslaget, men er også forhold som blir sett mer detaljert på i prosjektets prosjekterings- og detaljeringsfase. Eiendommen kan oppleve korte perioder med redusert tilkomst når det skal etableres fortau innenfor o\_ ST9. Utbygger tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter.

Innfesting av kjøreledning i fasadene er som utgangspunkt en foretrukket måte å anlegge kjøreledninger på. I prosjekteringsfasen skal det avgjøres hvilke fasader som er aktuelle for dette, av fasadene angitt på temakart 008. Grunneier vil involveres i vurderingene og det vil eventuelt kunne gjøres forebyggende/utbedrende tiltak for å unngå skade på bygg.

Sikring av tilkomst, infrastruktur og eventuelle omlegginger i anleggsperioden vil gjøres i dialog med næringen i regi av Bybanen Utbygging. For mer informasjon, se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum, der hensynene til grunneiere og andelseiere utdypes, og informasjon gis ift. hvordan anleggsperioden tilrettelegges.

Normalkrav til strukturlyd og vibrasjoner skal overholdes. Det skal inkluderes tiltak mot kurveskrik fra Bybanevogner, slik at støy minimeres. For informasjon om risiko for vibrasjoner og avbøtende tiltak, se Oppsummering fra arbeidsgruppe C, vedlagt fagnotatet.

## Strandgaten 5

Dok.nr. DS1-263, 10.01.2023, Strandgaten 5 gnr. 165 bnr. 13 v/ Birk Advokatfirma v/ Andreas Åserud Skylstad

*Merknad:*

Merknaden gjelder for eiendom Strandgaten 5 gnr. 165 bnr. 13, og grenser til planavgrensningen. Høringsfrist, medvirkningsprosess, kjøretilkomst, støy, vibrasjoner, drift, vedlikehold, renovasjon, rømning, samt fremtidig bybaneutbygging i Strandgaten og Christian Michelsens gate er punkter som tas opp.

Merknadsstiller peker på at planforslaget er omfattende. Minner om planmyndighetenes oppgave og ansvar om å tilgjengeliggjøre planer på en måte som mottaker kan forstå, og at dette er helt avgjørende for å sikre en reell mulighet for medvirkning. Det gjelder spesielt i kompliserte plansaker som denne.

- Planforslag gir ingen indikasjon på at kjøretilkomst skal avstenges (avkjørsel ligger utenfor plangrense). Ber om at kjøretilkomst via felles bakgård med avkjørsel fra Strandkaien 4 på gnr 165 bnr 3 opprettholdes. Dette er begrunnet med blant annet drift, rømningsvei, vedlikehold, renovasjon ol.
- Uklart hvordan planforslaget påvirker kjøremønster på Strandkaien og i Strandgaten



- Kan ikke se hvordan planforslaget ivaretar behov for varelevering
  - o Det bes om at kommunen har et økt fokus på ivaretagelse av nødvendig varelevering
- Mener at kommunen må forplikte seg gjennom reguleringsbestemmelsene at det oppnås «grønn grense for strukturstøy» slik som beskrevet i dokument C.1a – Strukturlyd og vibrasjoner dat. 14.06.2022. pkt. 9.2.
- Dersom det er behov for vendespor via Strandgaten og Christian Michelsens gate er det svært uryddig at ikke plangrensen omfatter nødvendig areal. Det bes om at kommunen kommenterer dette punktet.

*Fagetatens kommentar:*

Se også svar til Torvallmenning 1B. Strandgaten 5 berøres ikke direkte av tiltak for Bybane og hovedsykkelrute. Se planbeskrivelsen for omtale av ny situasjon. Strandgaten endres ikke fysisk, men kan omfattes av endret kjøremønster i sentrumskjernen. Strandkaaien får trafikk i to retninger, som er en endring fra trafikkmønsteret i dag. Eiendommens gårdsrom med innkjøring via Strandkaaien 4, berøres ikke i ny situasjon, men kan oppleve korte perioder med redusert tilkomst når det skal etableres fortau innenfor o\_ST9. Utbygger tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter.

Det skal inkluderes tiltak mot kurveskrik fra Bybanevogner, slik at støy minimeres. Normalkrav til strukturlyd og vibrasjoner skal overholdes.

Sikring av tilkomst og eventuelle omlegginger i anleggsperioden vil gjøres i dialog med næringen i regi av Bybanen Utbygging. For mer informasjon: Se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsperioden.

Vending av vogner fra sør utgjør ikke en del av dette planarbeidet, men det er pekt på Strandgaten som aktuell trasé videre, både for en vendeløsning og for en fremtidig kobling vestover mot Dokken-Laksevåg-Loddefjord. Eventuell kobling videre vestover via Strandgaten er en del av arbeidet med Kommunedelplan vest, og vil eventuelt følges opp som del av det arbeidet.

## Syklistforeningen

Dok.nr. DS1-269, Overført fra andre 19.12.2022.

*Merknad:*

*Deler av innspillene fra Syklistforeningen er felles for hele prosjektet og oppsummeres i Fellesdokument. De deler som gjelder for den enkelte delstrekning oppsummeres i fellesdelen.*

DS1:

- Fra kryss mellom Christies gate og Rasmus Meyers allé mangler muligheten for syklende å sykle mot Nygårdshøyden og universitetet. Det er ingen tilkomst til hovedsykkelruten fra universitetsområdet.
- Fra hovedsykkelveien i Christies gate mangler det tilkomst til Torgallmenningen, Nordnes mv. Starvhusgaten trekkes frem som en av få muligheter hvor det kan tilrettelegges for en slik kobling.
- Syklister i Småstrandgaten mangler muligheten for å sykle mot Nordnes. I planen legges det opp til at alle syklende skal videre mot Torget og utover Bryggen.
- Prioritering av å ha fire felt til kollektivtransport i snittet over Torget, ikke er en god løsning for syklistene. Det burde være mulig å benytte samme løsning over Torget som i Kaigaten, det vil si at bybane, busser og eventuell varelevering deler kjøreareal.

- Mener det burde vært anlagt toveis sykkelvei på kaisiden av bybanens skinnegang ved Bryggen, og dermed kunne også to unødvendige kryss mellom syklende og skinnegangen vært unngått, fremfor foreslått løsning som er uprøvd.
- Brostein er et uegnet underlag for syklende og reduserer attraktiviteten av sykkeltilretteleggingen.
  - o Bør i det minste unngås på hovedruter for syklende
  - o Viser til problematikk knyttet til vibrasjon/risting, dårligere friksjon, vintervedlikehold og punktering grunnet glasskår i fuger
- Det er ikke tilrettelagt, eller manglende mulighet for at syklende fra nord skal kunne sykle opp Vetrldsallmenningen.

*Fagetatens kommentar:*

*Se også kommentarer i Fellesdelen.*

Bybaneprojektet inneholder en sykkeltrasé fra Rasmus Meyers allé til Vågsbotn, og sykkelanlegg der rutenettet inngår i planen. Kobling mot Nygårdshøyden krever tilpasning i gater utenfor planområdet, og må vurderes i annet planarbeid.

Rutenettet i sykkelstrategien gir direkte tilkomst til Torgallmenningen via Torget og Småstrandgaten.

Endringene i kjøremønster, og løsningene i Bybaneplanen fører til at sykkelruten til Nordnes legges til Strandgaten. Krysset Torget – Småstrandgaten er tilrettelagt for sykling inn Strandgaten i blandet trafikk. Starvhusgaten tilrettelegges for buss.

Løsningen over Torget er valgt ut fra helhetlige, tverrfaglige vurderinger. Løsningen innebærer sykling i blandet trafikk der kun syklende får grønt og reel mulighet til å passere holdeplass uten konflikt med annen trafikk.

Vetrldsallmenningen er sykkelrute. Det er ikke egen sykkeltilrettelegging for syklende i Vetrldsallmenningen. Området er innenfor verdensarvområdet ved Finnegården, der en vektlegger helhetlige, trygge trafikkløsninger med prioritert areal til fotgjengere og byrom. Den trafikale løsningen i krysset er komplisert og skal ta hensyn til gjennomgående biltrafikk i trafikkfase 1, rutebuss til og fra Vetrldsallmenningen, Bybane, gangkryssinger og vareleveringstrafikk. Det er derfor ikke funnet eget areal til denne sykkelkoblingen. Syklende kan her benytte gangfelt, samt fortau i perioder med lite gangtrafikk.

Løsning med brostein er gjort av hensyn til kulturminner og byliv. Brosteinen skal være rullevennlig og ha god friksjon. Det krever god oppfølging i prosjekterings- og byggefase for et godt resultat. Løsningen krever nøye drift og godt vedlikehold for at dekkekvaliteten skal oppleves som god.

Reguleringsbestemmelsene setter kvalitetskrav, og sier at

- o\_SKF1, del av Christies gate, skal ha rullevennlig dekke.
- Det skal benyttes rullevennlig dekkeløsninger av naturstein eller plasstøpt betong i sykkeltrasé, o\_SS. Det skal brukes naturstein på fortausareal.
- o\_SKF3 og o\_SKF4, del av Torget: Syklistenes fremkommelighet skal prioriteres og arealet skal opparbeides med rullevennlig dekke sentrert i kjørebane.
- Innenfor bestemmelsesområde #1, verdensarvens nærområde, skal brosteinsdekket for sykkel felt utformes med rullevennlig brostein. Sklisikkerhet i overflaten skal ivaretas.

Sikring av tilkomst og eventuelle omlegginger i anleggsperioden vil gjøres i dialog med næringen i regi av Bybanen Utbygging, samt andre eventuelle berørte. For mer informasjon: Se vedlegg til fagnotatet, notat om anleggsgjennomføring i sentrum.



## Begrenset høring – Merknadsoppsummering

### Vestland Fylkeskommune

DS1-293, 09.03.2023

#### *Merknad:*

Tydelig på at det må vurderes andre tiltak for å få gods til havn før man reetablerer jernbanesporet til Koengen og med det kutter bybanesporet. Bybanen er en del av den kritiske infrastrukturen i Bergen, og i en eventuell ekstraordinær og kritisk situasjon er det viktig at denne fungerer.

Bemerket at det ikke er en optimal løsning å dele tekniske areal for Bybanen i tre volum, slik planforslaget legger opp til. Kompliserer driften av bybaneanlegget. Utfordrende av noen av rommene har tilkomst kun fra trappeanlegget. Primært mener fylker at; dersom en avvikssituasjon oppstår bør den håndteres da, og prioriteten bør være å lage gode løsninger for Bybanen.

Aksepterer justert planforslag. Anerkjennet at det må gjøres endringer for å løse innsigelser fra Forsvarsbygg.

Ber om at det settes av så mye plass til tekniske rom under bakken som mulig, slik at man i prosjekteringsfasen har mulighet til å utvide arealene dersom behov.

Det vises til o\_SAA1 i bestemmelsene, men området vises ikke i forslag til nytt plankart. Ber om utbedring av dette.

#### *Fagetatens kommentar:*

Fagetaten vurderer at store arealer til tekniske rom er ivarettatt. Dette er og redegjort for i notatet NO-DS1-40. Plankartets formål o\_SAA1 er tydeliggjort (et arealformål av svært liten størrelse).

### Bymiljøetaten

DS1-303, 13.03.2023

#### *Merknad:*

Det fremgår av forslaget til bestemmelsene at torg o\_ST\_20 skal beplantes med så mye grønt som mulig. I den forbindelse må det sørges for tilstrekkelig jorddybde på taket over teknisk rom. Området er i dag registrert med to bytrær, som skal erstattes ihht bestemmelser i KPA. Konstruksjonen over teknisk rom må derfor tåle vekten av vekstjord for større trær. BME forutsetter at anbefaling hensyntas.

#### *Fagetatens kommentar:*

Type beplantning må vurderes videre i prosjektering av anlegget. Det er flere areal rundt tunnelportalen i Sandbrogaten som skal etableres som torg med ulik grad av beplantning, og detaljert utforming avklares videre. Innspillet følger saken videre.

### Forsvarsbygg

DS1-304, 15.03.2023

#### *Merknad:*

De foreslåtte endringene er gjort med bakgrunn i Forsvarsbyggs tidligere faglige råd til planforslaget, som beskriver at jernbanesporet til Koengen skal kunne reetableres ved en beredskapssituasjon som krever det.

Forsvarsbygg har ingen vesentlige merknader til endret planforslag.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Ingen oppfølging nødvendig.

## Bane NOR

DS1-305, 15.03.2023

*Merknad:*

Viser til innsigelse sendt til planforslaget, og deres anmodning om at planen kalles inn av Kommunal- og distriktsdepartementet. Parallelt med dette gir Bane NOR uttalelse til revidert planforslag. Uttalelsen endrer ikke Bane NORs vurdering av at konsekvensene av planforslaget fortsatt er for store for ivaretagelse av jernbanens interesser.

Endringene ivaretar etter Bane NORs syn ikke i tilstrekkelig grad jernbaneinteressene. Endringene i planforslaget ivaretar ikke planskilt kryssing av jernbanelinjen, og Bane NORs tidligere uttalelse gjelder fremdeles. Bane NOR mener det er viktig å opprettholde forbindelsen til og fra havnen over Koengen.

*Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

## Axel Glomsaas

DS1-307, 16.03.2023

*Merknad:*

Ved bybanestasjonen på Sandbrogaten bør det vurderes å bygge en rampe opp fra Sandbrogaten til Nye Sandviksvei. Dette vil gi syklister en mye bedre rute til sykkelfeltene som bygges på Bryggen og en god rute til holdeplassen for rullestolbrukere og barnevogner.

*Fagetatens kommentar:*

Det er en veldig stor høydeforskjell mellom Sandbrogaten og Nye Sandviksvei. I dag ligger den innerste delen av Sandbrogaten cirka 6 meter over havet, og Nye Sandviksvei på toppen av dagens trapp er cirka 18 meter over havet. Dette er et stort høydesprang som er svært vanskelig å ta opp med universelle utformede løsninger på et så lite areal som er tilgjengelig innerst i Sandbrogaten. Universell utforming tilsier en stigning på 5% som for en stigningsforskjell på 12 meter skulle tilsi en minst 240 meter lang bro- eller rampeløsning. Gang- og sykkelbroen ved Fløen bybaneholdeplass er sammenlignbar (den bratte opp til Fløenbakken). Den tar også opp cirka en høyde på 12 meter, og har en stigning på omtrent 12%. Den broen er cirka 85 meter lang og ikke mulig å etablere i Sandbrogaten. Tilbudet mellom Sandbrogaten og Nye Sandviksveien uten trappeløsning er, som i dag, via ordinært gatenett, dvs Nye Sandviksvei og enten Kroken eller Øvre Dreggsallmenning. Trappen kan imidlertid fungere som en snarveg for flere dersom den utstyres med hjulskinner. Innspillet følger saken videre.

## Torstein Dahle

DS1-309, 17.03.2023

### *Merknad:*

Bor i Bergen sentrum og er bekymret for offentlige myndigheters evne til å gjennomføre evakuering av Bergen i henhold til Sivilbeskyttelsesloven §17.

Ved evakuering av Bergen vil det være en voldsom belastning på persontransport-kapasiteten. Kritisk til en situasjon der Bybanen til Åsane blir permanent stengt samtidig som persontransport-kapasitet er så viktig. Kan ikke se at dette forholdet er vurdert, og det er ikke redegjort for hva det vil bety å stenge Åsanebanen permanent i en tid med skjerpet beredskap. Kommenterer at Haakonsværn er et angrepsmål i krig. Viser til Bane NOR sine innspill om mulighet for frakt av militært materiell via sjø og jernbane.

Endret planforslag fremmer følgende løsning: «Ut ifra et beredskapshensyn skal banetraseens konstruksjon kunne demonteres og jernbanespor reetableres ved et ekstraordinært og kritisk behov». Åsanebanen blir da stengt så lenge beredskapssituasjonen tilsier det. Den foreslåtte endringen i reguleringsbestemmelsene, ansees ikke å ivareta beredskapsbehovene man har.

### *Fagetatens kommentar:*

Endret planforslag foreslår en løsning for Bybanen som ivaretar muligheten til å reetablere jernbanespor til Koengen. Dette er i tråd med faglige råd fra Forsvarsbygg til planforslag til offentlig ettersyn. Dersom en slik situasjon skulle oppstå, må det arbeides med en løsning for kollektivtransporten til bydelene nordover, se vedlegg til fagnotatet: *F.23 Reetablering av jernbanespor til Koengen ved ekstraordinært. Dater 08.3.2023*