Oppsummering av merknader til oppstart med kommentarer fra fagetaten.

Plannavn	Bergenhus, Bybanen, Delstrekning Kaigaten – Sandviken, og Bergenhus, Hovedsykkelrute Christies gate – Sandviken
Arealplan-ID	71720000 og 71730000
Saksnummer i PB360	2024/16958 og 2024/16959
Utarbeidet av	Plan og bygningsetaten
Sist revidert	27. okt. 2026. Forslag til 1. gangs behandling for offentlig ettersyn

Det har kommet inn 71 uttalelser og merknader, fordelt på begge planene. 24 offentlige uttalelser, 8 merknader fra lag og foreninger, og 39 private merknader.

I dette dokumentet har fagetaten oppsummert og kommentert alle de innkomne uttalene og merknadene. Dokumentet er inndelt i tre hovedbolker, uttalelser fra de offentlige etatene, merknader fra lag og organisasjoner og private merknader. Dokumentnummer viser til sakssystemer PB360, hvor alle dokumentene kan leses i sin helhet:

PlanID: 71720000 Plannavn: Bergenhus, Bybanen, Delstrekning Kaigaten – Sandviken

PlanID:71730000 Bergenhus. Hovedsykkelrute, Christies Gate - Sandviken

Tabell – Offentlige uttalelser

Nr.	Avsender	Dokumentnummer i sakssystem	Datert
1	DSB (Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap)	19/67 (71720000) 17 (71730000)	06.02.25 10.02.25
2	NVE (Norges vassdrag og energidirektorat)	51 (71720000) 21 (71730000)	26.02.25
3	Statens Vegvesen	47 (71720000) 24 (71730000)	03.03.25
4	Helsevernenheten	35 (71720000) 28 (71730000)	25.02.25 03.03.25
5	Statsforvalteren i Vestland	41 (71720000) 29 (71730000)	27.02.25
6	Forsvarsbygg	66 (71720000) 39 (71730000)	06.03.25
7	Bergen Brannvesen	65 (71720000) 38 (71730000)	03.03.25
8	Bergen Vann	64 (71720000)	03.03.25
9	Byantikvaren	63 (71720000)	03.03.25

10	Bymiljøetaten	62 (71720000) 37 (71730000)	03.03.25
11	Bane Nor	61 (71720000) 30 (71730000)	04.03.25 03.03.25
12	BIR Infrastruktur AS	60 (71720000) 36 (71730000)	03.03.25
13	Vestland fylkeskommune	68 (71720000)	14.03.25

Tabell – Merknader fra lag og organisasjoner

Nr.	Avsender	Dokumentnummer i sakssystem	Datert
14	LUKS (Leverandørens Utviklings- og kompetansesenter)	29 (71720000) 19 (71730000)	17.02.25
15	Naturvernforbundet	55 (71720000) 26 (71730000)	03.03.25
16	Den norske kirke – Bergen kirkelige fellesråd	32 (71720000) 20 (71730000)	20.02.25
17	Syklistforeningen	34 (71730000)	03.03.25
18	Bryggengruppen	48 (71720000)	03.03.25

Tabell – Merknader fra private interesser

Nr.	Avsender	Dokumentnummer i sakssystem	Datert
19	Arne M. Rebnord	23 (71720000) 16 (71730000)	04.02.25
20	Tor Sundby	14 (71730000)	01.02.25
21	Tore-Stein Thoresen	30 (71720000) 13 (71730000)	18.02.25 01.02.25
22	AS JOHAN HARBITZ & CO	40 (71720000) 45 (71730000)	27.02.25
23	Jan Harald Helmich Pedersen	38/50 (71720000) 26/40 (71730000)	26.02.25 25.02.25
24	Ladegårdsgaten 64-67 AS	36 (71720000)	26.02.25
25	Gudrun Mathisen	43 (71720000)	03.03.25
26	Arne Skivenes	44/49 (71720000) 22 (71730000)	02.03.25 03.03.25
27	Sameiet Cappes vei 12 A	45 (71720000)	03.03.25
28	Gunnar Skirbekk	17 (71720000)	04.02.25
29	Kjetil Hjelle, Bergen Byggplan Konsulent AS	59 (71720000)	04.03.25

30	Kari Øvsthus	58 (71720000) 35 (71730000)	03.03.25
31	Ingebjørg Norang	57 (71720000) 33 (71730000)	03.03.25 04.03.25
32	Rothauggarasjen AS	56 (71720000) 32 (71730000)	03.03.25
33	Holmedalsgården 3 AS	54 (71720000)	03.03.25
34	Strandens Grend Velforening	53 (71720000)	02.02.25
35	Jan Olav Jellestad	25 (71720000) 31 (71730000)	14.02.25 19.02.25
36	Nils Jon Evensen	24 (71720000)	14.02.25
37	Rune Tangen	20 (71720000)	11.02.25
38	Anders Christian Magnus	31 (71730000)	03.03.25
39	Agnete Strøm	25 (71730000)	03.03.25
40	Kim F. Lingjærde	23 (71730000)	02.03.25
41	Stiftelsen Bymuseet i Bergen og Stiftelsen Gamle Bergen Museum	42 (71720000)	26.02.25
42	Stiftelsen Bryggen	46 (71720000)	03.03.25
43	Stiftelsen Bryggens fagutvalg	52 (71720000)	03.03.25
44	Arne Smedsvig	69 (71720000) 43 (71730000)	03.04.25

Offentlige uttalelser

1. Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Datert: 06.02.2025 og 10.03.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-19, PLAN-2024/16958-67 (bane), PLAN-2024/16959-17 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Merknad til baneplan (71720000) og hovedsykkelrute (71730000):

Statsforvalteren skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Om det er direkte behov for DSB sin uttalelse, bes det om at høringen sendes på nytt med tydelig beskrivelse av hvilke forhold de bes ta stilling til.

Merknad til baneplan (71720000):

DSB viser til at det er Statsforvalteren som ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet i plansaker på lokalt og regionalt nivå.

DSB råder kommunen til å ta kontakt med Forsvarsbygg som ivaretar Forsvarets bygg og arealbruksinteresser siden det planlegges for aktivitet i nærhet av Sverresborg.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Det vises til merknad fra Forsvarsbygg.

2. Norges vassdrag og energidirektorat (NVE)

Datert: 26.02.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-51 (bane) og PLAN-2024/16959-21 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Naturfare

- Viser til gjeldende regler for kartlegging av naturfare.

Grunnforhold, flom og overvann

- Viser til at planområdet ligger innenfor aktsomhetsområdet for kvikkleireskred og flom.
- Bevissthet rundt overvann og håndtering om dette.

Skred i bratt terreng

- Deler av plan for hovedsykkelrute ligger innenfor aktsomhetsområder for skred. NVE forutsetter at reell skredfare avklares og tas hensyn til som en del av planarbeidet.

Meld inn fareutredninger

- Alle nye naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 er pliktig å melde inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Frist for å melde inn er 3 måneder etter at rapport er godkjent av uavhengig kvalitetssikrer eller oppdragsgiver.

Fagetatens kommentar

Vurderingene angående skredfare, flom og flomveier er omtalt og ivaretatt i planforslaget. Det vises til teknisk forprosjekt og ROS-analysen for detaljer.

3. Statens Vegvesen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-47 (bane) og PLAN-2024/16959-24 (sykkel)

Merknad

Felles innspill til begge planene:

- Tiltakene kan svare godt på nullvekstmålet. “Det legges til grunn at det planlegges for et samlet helhetlig kollektivtilbud der bybane og buss sees i sammenheng, slik at det også gis tilfredsstillende framkommelighet for bussene som skal til/ fra/ gjennom sentrum.”
- Prinsipp om avlastning av sentrum i Trafikkplan Sentrum må føres videre i planlegging av bybanetrasé.
- Det må tas hensyn til beredskap i Fløyfjelltunnelen.
- Dersom hovedsykkelruten flyttes høyere opp i fjellsiden, via Amalie Skrams vei og Nye Sandviksveien, må det samtidig legges til rette for sykkeltilbud langs Sandviksveien og Sjøgaten.
- Av hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet må hovedsykkelruten søkes lagt bak holdeplass.
- Ventetid for syklister (ved signalanlegg) må minimeres.
- “Sentrum med Torget og Bryggen fungerer i dag som omkjøringsveg for E39 Fløyfjelltunnelen i tillegg til fv. 587 Hardangervegen (Grimesvingene). Dette vegsystemet er svært sårbart, og hendelser får raskt store konsekvenser for framkommelighet. Understreker viktigheten med å jobbe videre med Grimesvingene.”
- “Det må komme tydelig fram hva som er premisser og resultater for trafikkanalysene for planforslagene. Trafikkanalyser for planforslaget må oppdateres ved behov.”
- Går ut fra at det legges opp til universelt utformede løsninger.

Spesielt til baneplan:

- Vendespor (i sentrum) må sees i sammenheng med viderekobling til Dokken og KDP for kollektivsystem mellom Bergen sentrum om Bergen Vest.
- Det stilles spørsmål til løsning for buss mellom Kong Oscars gate og Nygaten. Skal bussen kjøre i samme trasé som banen? Planområdet bør også inkludere Strømgaten for å sikre arealmessig behov ved evt. flytting av busstrasé. “Når kommunen har valgt å ikke ta med dette delområdet i planen for bybanen, må det igangsettes en parallell prosess for dette delområdet.”
- Bybane i Allehelgens gate, Nygaten og Heggebakken gir utfordringer mht. tilkomst til gatenettet i Vågsbunnen, noe planarbeidet må løse.

- Det påpekes at det blir utfordrende å planlegge for alle funksjonene som skal inn på fremtidig vegsnitt i fv. 577.
- Viktigheten av koordinering med pågående planarbeid (spesielt Kristiansholm-planen) poengteres.
- Bybanetrasé i fjell ved Munkebotstunnelen må ikke legges nærmere regulerte ramper for Fløyfjelltunnelen enn gjeldende regulering, eller på noen måte vanskeliggjøre det pågående arbeidet med optimalisering av rampene som SVV jobber med. SVV vil varsle oppstart av planarbeidet for rampene i god tid med tanke på at de to planene kan legges ut samtidig til offentlig ettersyn.

Spesielt til sykkelplanen:

- Med Bybanen borte fra Bryggen mener SVV at det må sees på en løsning der trasé for rutebusser legges over Bryggen, i stedet for Øvregaten, samt varelevering.

Fagetatens kommentar

Til begge planene:

- Forutsetninger for planarbeidet: Nullvekstmålet, trafikkplan sentrum og forlengelse av Fløyfjelltunnelen legges til grunn for planarbeidet
- Hovedsykkelrute E39: Ulike traséer og løsninger for hovedsykkelruten er vurdert. Planforslag legger opp til ulike løsninger i både øvre trasé (Amalie Skrams vei mm) og nedre trasé (Sandviksveien, Sjøgaten). Det vises til plandokumentasjon for detaljert beskrivelse og vurderinger av sykkelløsninger.
- Hensyn til trafikk og beredskap E39: Planforslaget har egen bestemmelse om godkjent plan for trafikkavvikling og beredskap for anleggsgjennomføring.
- Trafikksikkerhet: Trafikksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) gjennomføres underveis i planarbeidet. Planforslaget blir oppdatert for å svare ut TS-revisjon til 2. gangs behandling.
- Signalanlegg: Signalgodkjenningsprosess pågår. Intensjonen er at anleggene er godkjent før 2. gangs behandling.
- Trafikkanalyser: Trafikkanalyse er oppdatert med prognoser til 2050, og legges til grunn for vurdering av løsninger.
- Kostnader: det vises til kostnadsoppsummering, vedlagt fagnotat.
- Universell utforming: Løsninger er vurdert opp mot mål om universell utforming. Der UU ikke er mulig, er det omtalt i planmateriale. Detaljer om universell utforming av tiltak følges opp i prosjektering.
- Vendespor og framtidig kobling til BT6: Flere løsninger for vendespor er vurdert, anbefalt løsning er vendespor i fjell ved underjordisk holdeplass. Det vises til plandokumentasjon for vurderinger og begrunnelse for løsningsvalg. Evt. videreføring gjennom sentrum er utenfor bestillingen, og dermed ikke inkludert i planarbeidet.
- Medvirkning med SVV i planarbeidet: SVV har vært involvert i hele planprosess gjennom prosjektgruppen.

Til baneplan:

- Helhetlige løsninger for alle trafikantgrupper: Vurderinger knyttet til valg av løsninger er omtalt i plandokumentene.
- Forlenget Fløyfjelltunnel og bybanens trasé ved Munkebotstunnelen: Egen reguleringsplan for Fløyfjelltunnelens ramper er nylig vedtatt av bystyret. Arbeid med denne planen har vært koordinert mot reguleringsplan for tunnelramper, samt vedtatt reguleringsplan for delstrekning 2.

Til sykkelplan:

- Planforslaget anbefaler at rutebussene (samt varelevering til Bryggen) legges over Bryggen. Øvregaten er kun foreslått som trasé for rutebusser hvis Bryggen stenges for gjennomkjøring i forbindelse med spesifikke arrangement.

4. Helsevernenheten

Datert: 25.02.2025 (71720000) og 03.03.2025 (71730000)

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-35 (bane) og PLAN-2024/16959-28 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Merknad til baneplan:

Anleggsperioden:

De påpeker at den nye traséen passerer tre skoler og en barnehage, og at det vil bli en svært krevende anleggsperiode for boliger, skole og barnehage mens tunneldrivingen pågår. Det må utredes om skolene og barnehagen kan drives i dagens lokaler i anleggsperioden med tanke på støy, vibrasjoner, støv, tilkomst og sikkerhet. Dette gjelder særlig Bergen Katedralskole og Bergen Barneasyl, hvor de anser det som sannsynlig at det er behov for flytting til erstatningslokaler.

Fremtidig permanent situasjon:

Det må gjøres en vurdering om barnehagen og skolen kan fortsette sin drift med tanke på støy og sikkerhet etter at bybanen er etablert og at tiltakene som blir iverksatt kan videreføre dagens bruk.

Merknad til sykkelplan:

De har et mål om å øke sykkelandelen og ønsker en sykkelvei med god bredde og som oppleves trygt for alle brukergrupper.

Ønsker at begge rutene i trasékartet etableres. De stiller spørsmål til om det er blitt vurdert en løsning hvor sykkelveien ikke følger hovedveien.

De peker på trafikksikkerhet for syklistene blir ivaretatt, men også for de gående i sentrum.

Det må foreligge en sikker rute for syklistene under anleggsfasen.

Fagetatens kommentar

Til baneplan:

- Viser til støyrapport der det er utarbeidet støyberegninger for anleggsfasen ved tunnelportalområder.
- Fremtidig støysituasjon for Bergen Barneasyl og Katedralskolen blir uendret eller forbedret sammenlignet med dagens situasjon.

Til sykkelplan:

- Det er lagt inn 2 meter bredde på sykkelfelt og 3 meter bredde på toveis sykkelvei i store deler av planforslaget. I korte strekk er sykkelfeltene smalnet inn til 1,5 meter for

å gi plass til fotgjengere i de trangeste tverrsnittene og bak bussholdeplassene på Torget.
- For hovedsykkelruten i Sandviken foreslår planen en kombinasjon av øvre og nedre trasé.
- Vurderinger av trafikksikkerhet for både syklister og gående har vært vesentlig i utviklingen av planforslaget. Temaet følges ytterligere opp i trafikksikkerhetsrevisjonen.
- Omlegging av sykkel i anleggsfasen er ivaretatt i bestemmelsene.

5. Statsforvalteren i Vestland

Datert: 27.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-41 (bane) og PLAN-2024/16959-29 (sykkel)

Merknad

Merknad til baneplan:

Statsforvalteren legger til grunn at planarbeidet vil bli utarbeidet i samsvar med overordnet plan og at det ikke er i strid med nasjonale føringer for arealpolitikken.

Statsforvalteren ønsker at vi vurdere nærmere om bybanestopp i fjell ved festningen/Sverresborg kan utgå. Da bybanestopp i fjell er særlig krevende både kostnadsmessig og anleggsmessig, bør det foretas en kostnad/nytteanalyse før en eventuelt velger en slik løsning.

Bybanen til Åsane bydel er et viktig tiltak for å sikre et godt kollektivtilbud i fremtiden.

Statsforvalteren peker på at samferdselsplanene for oppgradering av E39 fra Nygårdstangen til Eidsvåg, E39 Vågsbotn – Klauvaneset og E16 Trengereid – Stanghelle vil samlet kunne legge betydelig beslag på offentlige samferdselsmidler i årene fremover. Å da også gjøre seg avhengig av oppgradering av E39 mellom Nygårdstangen og Eidsvåg for å berede grunnen for bybane fra Sandviken til Eidsvåg bli ekstra utfordrende.

Videre viser de til at 0-veksrmålet i personbiltrafikken kan bli vanskelig å oppnå dersom hovedveinettet samtidig med utbygging av bybanen skal oppgraderes. Viser til konsekvensutredning for prosjektet Klauvaneset – Vågsbotn – Arna.

Merknad til plan for hovedsykkelrute:

Statsforvalteren legger til grunn at planarbeidet vil bli utarbeidet i samsvar med overordnet plan og at det ikke er i strid med nasjonale føringer for arealpolitikken.

Forholdende for syklister må oppgraderes betydelig og særlig på strekningen Torget – Sandviken sykehus. Bedre tilrettelegging innebærer bl.a. å sikre en trase som er mest mulig skjermet mot biltrafikk og ferdsel, minst mulig stigning og med kortest mulig trase. De er kritisk til hovedrute via Nye Sandviksveien.

De minner om at planen skal inkludere vurderingen av folkehelseperspektivet jf. plan- og bygningsloven §3-1. og jf. folkehelselova §4.

Det stilles krav til utarbeidelse av ROS- analyse.

Fagetatens kommentar
Statlige føringer legges til grunn for planarbeidet.

Holdeplass i fjell er en del av bystyrets bestilling.

ROS- analyse er utarbeidet og følger saken.

Reguleringsplanene har jobbet med å få til gode løsninger for syklister.

6. Forsvarsbygg

Datert: 06.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-66 (bane) og PLAN-2024/16959-39 (sykkel)

Merknad
Merknad til baneplan:

Viser til utvekslingsmøte med kommunen den 12.02.2025

Siden underjordisk holdeplass foreløpig ikke er konkret plassert, kan de ikke komme med en konkret tilbakemelding.

De utelukker ikke at det kan skape utfordringer i fremtiden.

Ønsker å holdes løpende orientert i det videre arbeidet, og at de forbeholder seg retten til å komme med en innsigelse senere om det blir nødvendig.

Merknad til plan for hovedsykkelrute:

De to alternativene som er foreslått har ingen direkte krysningspunkter med Bergenhus festning, men de gjør oppmerksom på at der alternativene krysser inn- og utkjøringer til festningsområdene, så bør slike krysninger prosjekteres slik at de ikke legger hindringer for inn- og utkjøring fra festningsområdet.

Forsvarsbygg vil bemerke at dette er forhold som vil kunne skape utfordringer, men at prosessen på nåværende tidspunkt er for lite konkret til at vi kan inngi konkrete merknader.

Ønsker å holdes løpende orientert i det videre arbeidet, og at de forbeholder seg retten til å komme med en innsigelse senere om det blir nødvendig.

Fagetatens kommentar
Det er avholdt møter med Forsvarsbygg underveis i planarbeidet. Planforslaget ivaretar inn- og utkjøring til festningsområde.

7. Bergen Brannvesen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-65 (bane) og PLAN-2024/16959-38 (sykkel)

Merknad
Merknad til baneplan (71720000):

Planen kan få betydning for deres fremkommelighet og innsats i området som er berørt.

De ønsker et møte om hvordan deres fremkommelighet og innsats skal ivaretas i anleggsfase og ved ferdigstillelse.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

Planen kan få betydning for deres fremkommelighet og innsats i området som er berørt.

De ønsker et møte om hvordan deres fremkommelighet og innsats skal ivaretas i anleggsfase og ved ferdigstillelse.

Fagetatens kommentar
Tatt til følge. Brannvesenet har vært involvert i utarbeiding av løsninger med hensyn til fremkommelighet og arealbehov for innsats i berørte områder.

8. Bergen vann

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-64

Merknad
De viser til møte 27.11.2024 og 17.02.2025. Fordi planlagt trase for tunnel ikke er avklart deler de kun generell informasjon om VA- systemer i området.

De vil delta i arbeidet med VA- rammeplan med tilhørende infrastrukturplan tilsvarende BT5, DS1-DS4 samt DSS, mm. De vil delta og samarbeide i hele prosessen. De viser til hva som kreves at dokumenteres i VA-rammeplanen, og spesielle hensyn som må tas i planarbeidet. Se merknad for utfyllende opplysninger.

De viser også til sin uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av offentlig reguleringsplan Bybane til Åsane delstrekning 1 Kaigaten- Sandbrogaten av 03.07.2018 for krav til utarbeidelse av VA-rammeplan med tilhørende infrastrukturplan.

Fagetatens kommentar
Tatt til følge. Bergen Vann har deltatt i arbeidet med VA-rammeplan, og er kjent med løsningen som legges ut til offentlig ettersyn.

9. Byantikvaren

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-63 (bane)

Merknad
Verdensarv

- Viser til at begge reguleringsplanene vil inngå i området som vil omfattes av buffersone for verdensarven for Bryggen og Hanseatisk museum. Det er pågående

arbeid for å sette en buffersone rundt verdensarven, og de viser til at det blir viktig å se de planlagte tiltakene opp mot de hensynene buffersonen skal ivareta.

Konsekvensutredning

- KUVA skal oppdateres
- De vil i planprosessen vurdere om kulturminnegrunnlaget utarbeidet av Byantikvaren må oppdateres.

Grunnvannproblematikk

- En tunnel innebærer en risiko for setningsskader – det må sikres avbøtende tiltak, tetting og overvåking av grunnvann.

Trasevalg Bybanen

- Det må sikres tilgang til brannstasjonen i Christies gate
- Viktig med god dialog rundt løsning ved Sandvikstorget
- De ber om at det gjennom planarbeidet utarbeides en detaljert beskrivelse av utforming og materialvalg som kan være med å reparere dagens barriere mellom grendene og sjøhusene i Sjøgaten/Sandviksveien.

Trasevalg Sykkel

- Utforming og dimensjonering av sykkelveien må vurderes opp mot de viktige kulturmiljøverdiene langs hele strekningen.

Tunell innslag

- Tunellinnslagene ligger i viktige kulturmiljø, og det er avgjørende at det gjennom planarbeidet sikres detaljert utforming som viser alle konsekvensene av løsningene. Særlig er det viktig å avklare de tekniske kravene til sikkerhet for Bybanen og hvordan materialvalg, gjerder, murer, dekker, utforming av tunnelportaler, mm. kan få en utforming som tilpassinger seg kulturmiljøene
- Må fremgå hvordan de kulturminnene som ikke blir revet, blir bevart og sikres mot kort- og langsiktige skader, mm
- Nøyaktig plassering utforming og utganger av underjordiske stopp må avklares gjennom planarbeidet og konsekvensene for kulturmiljøet må vurderes.

Annen trafikk

- Mener Øvregaten må være med i planområdet.
- Krever en detaljert utforming av krysset ved Glass Knag. Viser til flere viktige kulturminner i området.

Anleggsfasen

- Det er viktig at konsekvensene av gjennomføring av prosjektet kommer frem så tidlig som mulig – konsekvens for stående bygninger og tilkomst ved evt. brann.
- Deler av trase ligger i brannsmitteområder- viktig at det blir ivaretatt.
- Det må gjøres detaljerte vurderinger for anleggsfasen som tydelig sannsynliggjør at kulturmiljøverdiene ikke blir negativt påvirket. Dette gjelder særlig ved tunnelinnslagene ved Bergens Barneasyl og Sandviksveien 60-62 som begge er fredet.

Fagetatens kommentar

Alle punkter tatt til følge, unntatt:

> *Mener Øvregaten må være med i planområdet.* Regulerings av Øvregaten er ikke del av den politiske bestillingen. Planforslaget legger ikke opp til tiltak i Øvregaten som krever reguleringsplan.

10. Bymiljøetaten

Datert: 03.03.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-62 (bane) og PLAN-2024/16959-37 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Merknad til baneplan:

- Som del av planarbeidet må gangstrømmer til og fra ny holdeplass i Allehelgens gate belyses og drøftes.
- Rådstuplassen bør tilbakeføres som et offentlig torg, og ses i sammenheng med det eksisterende torget foran Det gamle rådhus.
- Planarbeidet bør i størst mulig grad tilpasse seg pågående områderegulering for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden, og ikke være til hinder for realisering.
- Realisering av «Sandvikstorget» og «Kystkulturallmenningen» bør sikres som rekkefølgekrav i reguleringsplanen.
- Planarbeidet bør i størst mulig grad tilpasse seg sykkeltiltaket «Sykkelstamveg - Delstrekning 6b+c Bradbenken–Glass Knag».
- Pågående prosjekter i regi av Bymiljøetaten må sees i sammenheng med planarbeidet.
- Rekkefølgekrav i reguleringsplan Sandviksbodene 78c-80 må videreføres.
- I planarbeidet må det sikres at områdene som har tilkomst via Heggebakken fortsatt har en akseptabel tilkomst.
- Det bør ses på muligheter for å løse tilkomst til eksisterende boliger i Munkebotn som reduserer behovet for rygging ut i en viktig tur- og sykkeltrase.
- Der planarbeidet berører offentlige kommunale gater, må planforslaget ivareta god trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.
- Dersom planarbeidet medfører endret kjøremønster i kommunale gater, må det utarbeides en trafikkvurdering som belyser konsekvensene i øvrig gatenett.
- Tilkomst for varelevering og renovasjon må avklares som del av planarbeidet, slik at trafikksikkerhet for myke trafikanter ivaretas ved valg av løsninger.
- Det må fremgå tydelig fra plandokumentene dersom det er løsninger som reguleres i plankartet, som det ikke blir stilt rekkefølgekrav til ved bygging av bybanetraséen.
- Plangrense til oppstart omfatter flere viktige kartlagte friluftslivsområder.
- Blågrønne forbindelser må hensyntas i det videre planarbeidet.
- Det er i Naturbase registrert svært mange forekomster av fremmede arter innenfor foreslått planområde.

Merknad til plan for hovedsykkelrute:

Ny sykkeltrase må tilpasses eksisterende situasjoner med hensyn på områdekarakter og sikkerhet/ tilgjengelighet for myke trafikanter

- Eksisterende bytrær må ivaretas
- Bylivskvalitetene for Bryggen og Fisketorget i gjeldende plan må bli ivaretatt i det nye planarbeidet
- Planarbeidet bør i størst mulig grad tilpasse seg pågående områderegulering for Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrenden, og ikke være til hinder for realisering.
- Realisering av «Sandvikstorget» og «Kystkulturallmenningen» bør sikres som rekkefølgekrav i reguleringsplanen.
- Planarbeidet bør i størst mulig grad tilpasse seg sykkeltiltaket «Sykkelstamveg - Delstrekning 6b+c Bradbenken–Glass Knag».
- Pågående prosjekter i regi av Bymiljøetaten må sees i sammenheng med planarbeidet.
- Rekkefølgekrav i reguleringsplan Sandviksbodene 78c-80 må videreføres.
- Der planarbeidet berører offentlige kommunale gater, må planforslaget ivareta god trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper.
- Eventuell sanering av parkeringsplasser i gatene må fremkomme.
- Dersom planarbeidet medfører endret kjøremønster i kommunale gater, må det utarbeides en trafikkvurdering som belyser konsekvensene i øvrig gatenett.
- Tilkomst for varelevering og renovasjon må avklares som del av planarbeidet, slik at trafikksikkerhet for myke trafikanter ivaretas ved valg av løsninger.
- Plangrense omfatter flere viktige kartlagte friluftslivsområder som må ivaretas.
- Blågrønne forbindelser må hensyntas i det videre planarbeidet.
- Det er i Naturbase registrert svært mange forekomster av fremmede arter innenfor foreslått planområde

Fagetatens kommentar

Det er avhold flere møter med Bymiljøetaten underveis i utarbeidelsen av planforslaget. Alle merknader over har blitt tatt til følge.

11. Bane Nor

Datert: 04.03.2025 og 03.03.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-61 (bane) og PLAN-2024/16959-30 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Merknad til baneplan (71720000):

Planområdet overlapper Bane NORs jernbanetunnel på Havnebane Nord. Tunnelen brukes til parkering av tog. De ber om at tunnelen innarbeides i planen, med formål og hensynssone for å ivareta tunnelen.

De forventer at planen ikke gir begrensninger i deres mulighet til drift, vedlikehold og fornyelse av sine anlegg. Dette gjelder også for deres mulighet til sikringstiltak for tunnel/bergrom, for eksempel injeksjon.

Videre forventer de at bygging/drift av ny bybanetunnel ikke medfører økt innlekkasje til jernbanetunnel eller andre ulemper, for eksempel vibrasjoner som kan skade tunnel og tekniske anlegg. De ber om at planen beskriver dette og hvilke sikringstiltak som planlegges iverksatt.

Bane Nor ber også om at tiltaket utformes med henblikk på å unngå togfrie perioder i byggefasen.

De kan stille ytterligere krav til planen og evt. tiltak for å ivareta sine anlegg senere i prosessen.

De har en liste med krav til planlegging i nærhet av jernbane som de forventer at kommunen setter oss inn i.

De vil motsette seg at det erverves grunn fra dem for gjennomføring av planen.

Som grunneier vil de informere om at området rundt Koengen er i bruk og utleid.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

De ber om at adkomst til Bane NORs eiendommer tilstøtende planområdet innarbeides i planen, og at adkomsten opprettholdes fysisk.

De har ingen kommentar til planens hovedgrep.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Det er avholdt flere møter med Bane Nor underveis i planarbeidet.

12. BIR Infrastruktur AS

Datert: 03.03.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-60 (bane) og PLAN-2024/16959-36 (sykkel)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Merknad baneplan:

I forbindelse med planarbeidet bør det vurderes om grønt nett kan utvides ved å legge bossnettrør ved etablering av bybanetrase, ved omlegging av veier og VA osv.

BIR Infrastruktur AS ber om å bli inkludert i planleggings- og prosjekteringsarbeidet i planprosessen for å vareta etablert bossnett, og for å vurdere muligheten for å utvide bossnettet.

De ber om at det i planarbeidet vurderes om det kan oppstå konflikt mellom hovedsykkelruten og tilkomst, samt oppstillingsplasser for tømming av husholdningsavfall for eksisterende og eventuelle fremtidige boliger langs denne traseen. Samt om det blir omlegging av veier og endring av kjøremønster.

Peker på at det er utfordrende å finne arealer til renovasjon i tettbebygde strøk, og de ber om at det i forbindelse med reguleringsplanen blir vurdert om det kan settes av areal hvor det kan etableres avfallsløsninger som kan støtte opp under kravet om henteordning for eksisterende boliger.

Det bør vurderes om det kan etableres bossnettrør ved etablering av hovedsykkelruten, ved omlegging av veier og VA. Viser til figur i merknad.

Fagetatens kommentar

Omlegging av eksisterende infrastruktur for å tilpasse banetrasé i sentrum koordineres med BIR. Følges opp i prosjekteringsfasen.

Planforslaget berører i liten grad eksisterende bossnett, og tiltaket medfører ikke behov for omlegging av bossledninger som følge av sykkeltiltakene. Det er ikke planlagt etablering av nye anlegg for bossnett innenfor planområdet. Detaljer rundt henting av husholdningsavfall må følges opp i videre detaljering.

13. Vestland fylkeskommune

Datert: 14.03.2025

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-68

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Merknad

Viktige temaer:

Risiko knyttet til prosess og økonomi, Utvidet planområde, Hensyn til et samlet kollektivsystem, Trafikksystem, Fravik og signalanlegg, Seperasjon av trafikantgrupper og hensyn til verdier for kulturmiljø.

1. Planområdet i sentrum: Varslet planområdet bør utvides for å finne akseptable løsninger for banetrase, trafikk og sykkel i sentrum og Sandviken. Egne områder for vending i sentrum for bybanen må etableres.
2. Fremdrift mellom planene må ikke være for tett knyttet sammen: Bra at sykkel- og baneplanen utarbeides parallelt, men sykkelplanen må ikke ødelegge for fremdriften av baneplanen pga interessekonflikter over torget og Bryggen.
3. Grunnvann: Planene må ta hensyn til kulturmiljø og verdensarven. Viktig med et godt kunnskapsgrunnlag om bybanetunnelens påvirkning av grunnvannet i området.
4. Kollektivtilbudet: Viktig med et godt samspill mellom buss og bane. Planarbeidet må fokusere på:
    a. vending i sentrum.
    b. god fremkommelighet for buss mellom sentrum og Sandviken før banen blir åpnet for drift.
5. Sykkel: Sykkel og kollektiv bør ikke ligge i samme trase om det fører til svekket fremkomst, attraktivitet og trygghet.
6. Kostnadsrammer: Kostnadsreduserende tiltak i alle deler av prosjektet. Driftskostnader knyttet til buss, bane og infrastruktur må være på et akseptabelt nivå.
7. Fløyfjelltunnelen: Det må jobbes mot en rask realisering og oppgradering av denne.
8. Trafikkomlegging: Trafikkplan sentrum må være på plass i god tid før anleggsgjennomføring i sentrum starter. Redusert trafikkbelastning på Bryggen og i Øvregaten i anleggsfasen.
9. Bygging av bybanen: Gjeldende reguleringsplan skal bygges om ny tunneltrase ikke er mulig.

Viktig med en felles målforståelse, tydelige prioriteringskriterier, godt samspill mellom alle involverte parter.

- Gode byttepunkt mellom buss og bane.
- Kostnader knyttet til underjordisk holdeplass på Sverresborg må undersøkes.
- Fravik og signalsøknader: Oppstart av disse så tidlig som mulig.
- Ønsker en uavhengig TS-analyse som en del av planarbeidet.

Sykkelruten: Rammene for finansiering av prosjektet og etablering av hovedsykkelruten vil kunne legge føringer for ambisjonsnivået for sykkeltilbudet.

De ber om at byantikvaren også får delta i relevante møter fremover.

Utvidet planområdet i sentrum bør inkludere Olav Kyrres gate, Starvhusgaten og Foreningsgaten. Måseskjærveien må være med i Sandviken, og konsekvensene en endring av kjøremønster i krysset Strømgaten x Kong Oscars gate vil medføre. Utvidet område i Heggebakken- Nygaten. Vendeløsninger i sentrum krever utvidet planområde.

Økt tovegs busstrafikk i Øvregaten vil være svært utfordrende og buss over Bryggen må derfor vurderes i arbeidet med reguleringsplanen.

Merknad fra Riksantikvaren:

- Ber om at det tas nok omsyn til de nasjonale og internasjonale kulturminneverdiene.
- Det er viktig at tiltakene ikke forverrer bevaringsforholdene til de ulike kulturlag i Mellomalderbyen Bergen og området med freda bygrunn.
- De påpeker at byutvikling må skje på mellomalderbyens premisser.
- En tunelltrase vil kunne få innvirkning på de organiske kulturlagene i Mellomalderbyen Bergen og kan potensielt forårsake store setningsskader. Dette vil potensielt føre til krav om avbøtende tiltak, tetting og overvåking av grunnvann på linje med dagalternativet som er vedtatt. Dette må også sees på for sykkelruten.
- Sandvikskirken:
    - De er bekymret for setningsskader på og rundt Sandvikskirken og ønsker at det blir gjort tilleggsutredninger i grunnen i dette området. De ønsker også en kartlegging av tilstanden til bygninger rundt, som kan bli påvirket, og en grunnvannsovervåking.
- Verdensarv:
    - Planarbeidet må sikre at mulige konsekvenser for verdensarven blir gjennomgått.
    - De påpeker viktigheten av at tidligere arbeid av infrastruktur over og under bakken, oppgradering og visuell opprustning av frontarealet og overflater, universell utforming, belysning, grunnvann med mer blir videreført.
- Konsekvensutredning:
    - De påpeker at det ikke er ønskelig med en dobbelutredning, men at de ønsker at vi ser på om utredningen fra 2013 omfatter kulturminner og kulturmiljø i en tilstrekkelig grad. Jf.rettleiar M-1941.
    - Det er viktig og avgjørende at alle konsekvenser for verdensarven i den nye planen blir framstilt og vurdert.
    - De ber oss ta hensyn til kulturmiljøene som ligger utenfor planområdene.

Fagetatens kommentar

Det har vært tett samarbeid med VLFK i utarbeiding av planforslaget. Merknad er fulgt opp i planarbeidet, med følgende presiseringer:

- Arbeid med løsninger for kollektiv (inkl. vending i sentrum), ved Heggebakken og for sykkel ble gjennomført uten utvidelse av plangrensen. Det er gjort mindre justeringer mellom baneplan og sykkelplan. Oppgradering av kryss Strømgaten/ Kong Oscars gate følges opp i egen reguleringsplanprosess.
- Uavhengig TS-revisjon er gjennomført, og følges opp i det videre arbeidet mot 2. gangs behandling.

Merknad fra Riksantikvaren er fulgt opp gjennom utredninger, analyser og møter i planprosessen. Fagetaten påpeker at arbeid med risikovurdering av grunnvannssenking og identifisering av risikoreduserende tiltak forsetter i neste fase av planarbeidet, i dialog med Riksantikvaren.

Lag og organisasjoner

14. LUKS (Leverandørens Utviklings- og kompetansesenter)

Datert: 17.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-29 og PLAN-2024/16959-19

Merknad

Varelevering og sykkelfelt

- De er opptatt av at vareleveringslommer og biloppstillingsplasser blir ivaretatt og at disse blir etablert innenfor sykkelfeltet.
- Videre er de opptatt av fremkommeligheten for varetransport under arbeidet med sykkelruten/ sykkelfeltene.
- Eksisterende leveringsplasser må ivaretas eller det må opparbeides nye midlertidige plasser.
- Planen må også ivareta sjåførens arbeidsmiljø.
  Informerer om krav til 3m bredde for biloppstillingsplass 3m, og 3,5m bredde på kjørebane for lastebil
- Viser til Norsk regelverk for oppstillingsplasser for vareleverandører og Bransjestandard for varelevering.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. I planforslaget har det blitt jobbet med å etablere bedre traseer for varelevering samt tilstrekkelig antall vareleveringslommer.

15. Naturvernforbundet

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-55 (bane) og PLAN-2024/16959-26 (sykkel)

Merknad

1. De er utålmodige med å komme i gang og peker på at trafikksystemet mot nord er svært sårbart.
2. De støtter at bybaneplanen skal bidra til å nå målene for miljøløftet.

3. Planutkastet må være mulig å sammenligne med eksisterende plan. Se merknad for utdypende punkter. Ber om at det med grunnlag i en slik sammenligning brukes til å gi en vurdering av hvilken av de to reguleringsplanene som gir den beste totalløsningen for Bybane til Åsane.
4. Andre hensyn: Katedralskolen - hvordan planarbeidet kan sikre gode alternativer for skolens drift i byggeperioden.

Peker på at det kan mangle midler for byggestart.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Planforslaget blir ikke vurdert opp mot tidligere vedtatt plan, men opp mot eksisterende situasjon. Erstatning / gjenoppbygging av Katedralskolen følges opp i egen prosess.

16. Den norske kirke – Bergen kirkelige fellesråd

Datert: 20.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-32 (bane) og PLAN-2024/16959-20 (sykkel)

Merknad

Merknad til baneplan (71720000):

Ingen merknader.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

Den alternative sykkelruten går forbi Mariakirken, som er et viktig kulturhistorisk bygg. De ber om et møte for å se på hvilke konsekvenser sykkelruten vil ha for kirken.

Fagetatens kommentar

Det har vært avholdt møte.

I planforslaget foreslås etablering av sykkelfelt over Bryggen og rundt Festningen. Det legges ikke frem forslag til sykkeltilrettelegging i alternativ trase forbi Mariakirken.

17. Syklistforeningen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16959-34

Merknad

- Viser til at målsetningen for planarbeidet må være at det skal bli vesentlig bedre forhold for syklende på strekningen mellom Christies gate og Glass Knag og at de ønsker å bidra i fastsettelsen av vurderingskriteriene som skal legges til grunn ved siling av alternativer.
- Viser til at transportpyramiden for grønn mobilitet må legges til grunn for planarbeidet og at hele det vedtatte, prioriterte sykkelnettet, jf. sykkelstrategien 2020-2030 i

planområdet skal tilrettelegges for syklende. Frykter at planarbeidet vil reduseres til én “hovedsykkelrute”.

- Viser til at trafikksikkerhet for syklende må gis høyeste prioritert og er spesielt opptatt av forholdet til tunge kjøretøy, da disse er overrepresentert i ulykker hvor syklister blir hardt skadde eller drept. Mener utgangspunktet bør være at busser og syklende ikke deler samme gatetverrsnitt på hovedsykkelruten, uten at syklende er fysisk adskilt med midtrabatt e.l.
- Påpeker at sykkelvei vil gi betydelig flere syklister enn sykkelfelt og viser til at modellen til Transportøkonomisk institutt viser at sykkelvei i et område som Sandviken vil gi tre ganger flere syklister enn sykkelfelt.
- Påpeker at det må tilbys høystandard sykkelvei inn til sentrum fra de omfattende transformasjons- og byutviklingsprosjektene som er planlagt langs sjølinjen i Sandviken, særlig ved Kristiansholm, Nyhavn og Hegreneset.
- Påpeker at det er viktig å legge hovedsykkelveien i den traséen som gir færrest mulige konflikter med andre trafikantgrupper, og i en trasé hvor syklende faktisk kan prioriteres høyt. Viser videre til at Sjøgaten er særskilt velegnet for sykkelvei som plasseres bort fra sjøen.
- Mener at det i planarbeidet må arbeides for at arealet hvor syklende skal ferdes på hovedsykkelruten holdes fritt for brostein, både pga. sikkerhet og attraktivitet for syklister. Mener også at de forsøkene som har vært gjort i Bergen med såkalt slipt brostein har alle vært mislykkede.

Fagetatens kommentar

Det har blitt avholdt møter med syklistforeningen i utarbeidelsen av planforslaget.

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 syklister, tilpasse hastigheten til situasjonen. I flere av gatene innenfor planområdet har det ikke vært mulig å legge transportpyramiden for grønn mobilitet til grunn for planarbeidet. Innenfor baneplanen har det i flere gater vært nødvendig å gi kollektiv høyere prioritet enn syklister.

I flere gater i planforslaget (baneplanen) har det ikke vært mulig å videreføre sykkelnettet, jf. sykkelstrategien 2020-2030. I planforslaget har det generelt blitt jobbet med å få til gode påkoblinger til sykkelnettet.

Hovedsykkelruten er utformet i henhold til krav og anbefalinger i Statens vegvesens håndbøker og veiledere. Trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende er ivaretatt. Det er søkt fravik for løsningene der det er behov for spesiell tilpassing.

18. Bryggengruppen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-48

Merknad

Merknaden inneholder innspill til organisering og utarbeidelse av planen:

- Mandat og organisering av planarbeidet.
- Kriterier til selve utredningen/planen
- Innspill til selve tunnelløsningen og planbeskrivelsen

Bryggengruppen ønsker også å bidra med kompetansen gruppen besitter.

Mandat og organisering:

- Involverte må ha et reelt ønske om å komme i mål med arbeidet. Arbeidet må utføres av nøytrale personer. Det må etableres referansegruppe med personer med kompetanse på tunnel.

Kriterier til selve utredningen/ planen:

- Realistiske og oppdaterte kostnader for begge alternativene
- Klargjøre hvilke kriterier ligger til grunn for arbeidet
- Gir beboerne i Åsane et bedre kollektivtilbud enn i dag
- Trafikksikker løsninger
- God flatedekning for arbeidsplasser og beboere
- Sikre areal i historisk sentrum til gående og syklende
- Koordinering med Statens vegvesen mht trafikale løsninger of fremdrift for oppgradering av Fløyfjelltunnel
- Koordinering med Bane Nor mht bruk av jernbanetunnel
- Ivareta turisme og turistenes opplevelse av Bryggen og Bergens historie
- Sikre bruk og videreutvikling av Bryggen.

Innspill til tunnelløsning/ planbeskrivelsen:

- Beskrivelse av planarbeidet har flere sidetema som ikke direkte har med banebygging og drift å gjøre.
- Beregning av kostnader, klimagass utslipp må utføres
- Kostnader for drift av underjordisk holdeplass må vurderes opp mot vedlikehold for holdeplass i dagen og ledningsanlegg
- Ulykkesrisiko for bane it tunnel må vurderes opp mot bane i dagen
- Erfaringer fra andre tunneler og underjordisk anlegg i området bør benyttes
- Kunnskapsgrunnlag for grunnforhold mm. må oppdateres. Eksisterende overvåkningsprogram bør utvides.
- Reguleringsplan må ta hensyn til midlertidig arealbehov i anleggsfasen og nedjustering av reguleringsgrensene etter utbygging
- Bryggengruppen er overbevist at det er mulig å bygge bybanetunnel uten at det innebærer svekking av tilstand i fredet grunn. Plassering, tettetiltak vil ivaretar dette.
- ROS-analysen for begge alternativene må oppdateres.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

Kunnskapsgrunnlag for planarbeidet er oppdatert. Tema som målsetninger for arbeidet, kostnader, trafikksikkerhet, anleggsgjennomføring mm. er omtalt i plandokumenter.

Detaljert sammenligning av planforslag opp mot vedtatt plan ligger utenfor planarbeidets bestilling.

10

Private merknader

19. Arne M. Rebnord

Datert: 04.02.25

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-23 (bane) og PLAN-2024/16959-16 (sykkel)

Adresse: Amalie Skrams vei 52, 5036 Bergen

Merknad

Viser til innbyggerforsalg om bybanen i dagløsning gjennom Sandviken.

- Han ønsker bybanen i Sjøgaten/Sandviksveien og sykkelvei i Amalie Skrams vei. Peker videre på at det vil være en fin mulighet for oppgradering av området.
- Foreslår Amalie Skrams vei som en miljøgate
- Peker på at det er viktig å ta vare på grøntområdene, og at det må være trygt å ferdes der.
- Viser til problemet med flom/overvann i området Eventyrskogen og ned til Sandviksveien. Peker på at dette må utbedres.

Kommer med forslag til stoppested ved Ludebryggen.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering. Løsningen for håndtering av overvann fra fjellsiden er omtalt i Teknisk forprosjekt.

20. Tor Sundby

Datert: 01.02.2025

Arealplan id: 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16959-14

Adresse: Sandviksvei 114

Merknad

Ønsker mer og bedre informasjon om hva som skjer i området. Peker på konflikt mellom gående og syklende i området i dag, og at det under det pågående arbeid er dårlig fremkommelighet for de gående i området og på holdeplassene.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

21. Tore-Stein Thoresen

Datert: 18.02.2025 (71720000) og 01.02.2025 (71730000)

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-30 (bane) og PLAN-2024/16959-13 (sykkel)

Adresse: Nye Sandviksveien 60

Merknad

Merknad til baneplan (71720000):

1. Informerer om at Nye Sandviksvei 56B, 58 og 60 står på fyllmasser, med peler under 58 og 60. Anbefaler at bybanetunnelen trekkes litt lengre inn i fast fjell.
2. Ønsker at fartsgrensen i Nye Sandviksvei settes ned til 30 km/t.
3. Kritisk til Bybanens foreslåtte omringning av de svært verneverdige bygningene i Rådhuskvartalet. Anbefaler heller at traseen går rett inn fra Kaigaten.
4. Kommer med innspill til utgang nede i Sandbrogaten fra bybanestoppet ved Sverresborg, med heis opp i strøket. Viser til løsningen til Haukeland bybanestopp, og glasshuset på Haraldsplass. Kommer med innspill til et slikt glasshus i parken ved Dr. Wiesner eller opp mot Stølen.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

5. Informerer om at Nye Sandviksvei 56B, 58 og 60 står på fyllmasser, med peler under 58 og 60. Det er tatt grunnundersøkelser i hagen i Skutevikens tverrgate 5 som viser at det 5m til fjell.
6. Ber om at høyde på tunnelbue vurderes med tanke på å unngå setningsskader i bebyggelsen.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

22. AS Johan Harbitz & Co

Datert: 27.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-40 (bane) og PLAN-2024/16959-45 (sykkel)

Adresse: Torgallmenningen 1A, Strandkaien 2A

Merknad

- De er bekymret for at realisering av gjeldende plan vil frata dem dagens kjøreadkomst til eiendommen.
- De har to parkeringsplasser i bakgården og det er varelevering til eiendommen i dag.
- De er samtidig positive til en ny reguleringsplan og ønsker å bidra, men de ønsker en avklaring og et videre samarbeid for å oppnå minst mulig negativ virkning på eiendommen.
- Kommer med innspill til problemstillinger og mulighetsrom for videre bruk av 166/42 og offentlig byrom, og ber om at disse blir vurdert i planarbeidet:
    - Finnes det løsninger som både kan ivareta eksisterende bruk av eiendommen (i tråd med gjeldende reguleringsplan for Vågen, kaiene og bryggen), og forvaltning, drift og vedlikehold av denne, som samtidig kan forbedre dagens situasjon i tilstøtende offentlig byrom?
    - Hvordan kan nyttetransport/varelevering sikres for eiendommen?
    - Hvilke muligheter ligger det for forbedring av trafikksikkerhet for myke trafikanter i byrommet?
    - Hvordan kan en forbedret situasjon sikres i juridiske plandokumenter på en hensiktsmessig måte?

- Kan det eksempelvis utformes rekkefølgekrav som sikrer noe av dette?

Fagetatens kommentar
Det har blitt avholdt møte i løpet av utarbeidelsen av planforslaget.
Kjøreadkomsten til eiendommen opprettholdes i planforslaget.

23. Jan Harald Helmich Pedersen

Datert: 26.02.2025 og 25.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-38, PLAN-2024/16958-50 (bane), PLAN-2024/16959-26 og PLAN-2024/16959-40 (sykkel)

Adresse: Øvre Lønborg 33, 5039 Bergen

Merknad
Merknad til baneplan (71720000):

1. Kommer med innspill til utforming av gateløp og flytting av mur for mer plass ved Reperbanen. Ber om buffer langs Reperbanen på to meter. Naturlig at buffer er fortau. Ønsker at sykkelfelt legges vest for reperbanen, og at den føres gjennom parkerinsgplass øst for Sandviksveien.
2. Ut ifra hans beregninger vil det bli alt for stor ÅDT i rundkjøringen ved Glass Knag slik at prosjektet samlet sett ikke lar seg gjennomføre på en fornuftig måte. Spiller inn at en på bakgrunn av dette må finne en annen kryssløsning dersom Bybanen skal føres gjennom Helleveien.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

3. Ser ikke problem med å legge sykkelrute i veibanen i Amalie Skrams vei og Ekregaten, heller ikke Nye Sansviksvei dersom fartsgrensen er 40 km/t. Kommer med innspill til at hovedsykkelruten legges i Amalie Skams vei – Bryggen.
4. Ber om sykkelfelt mellom Bryggen og Glass Knag som Statens Vegvesen holder på med beholdes.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering.

- Buffer langs reperbanen reduseres til 1,5m av hensyn til arealbehov for vei, banetrasé og gangvei på østsiden av Sandviksveien.
- Rundkjøring og veisystem ved Glass Knag er regulert i vedtatte reguleringsplaner for Bybanen DS2 (planID 6581000) og tunnelramper for Fløyfjelltunnel (planID 71870000).

24. Ladegårdsgaten 64-67 AS

Datert: 26.02.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-36

Adresse: Fantoftvegen 53, 5072 Bergen (Ved Ladegårdsgaten 64-76 AS)

Merknad
De anbefaler innslaget i Sjøgaten som vist ved B4 alternativet fra 2012.

Ber om at det ikke planlegges innslag i Sjøgaten som påvirker Ladegårdsgaten 64-76. De er opptatt av at bybanen ikke forhindrer oppstart av prosjektet i Ladegårdsgaten 64-76 og ønsker en avklaring snarest for å komme i gang med prosjektet.

Videre informerer de om muleelven, som ligger i kulvert rett øst for deres tomt og under Sjøgaten.

Fagetatens kommentar
Ikke tatt til følge. Flere alternativer for linjeføring av banetunnel og plassering av tunnelportal er vurdert. Anbefalt løsning vurderes som best mtp. linjeføring/ banegeometri. Planforslaget for bane er i konflikt med byggeprosjektet. Oppstart av nytt byggeprosjekt i Ladegårdsgaten 64-76 må vente til tunnelportalen og relatert byggearbeid er ferdig. Evt. konflikter mellom portalkonstruksjon og byggeprosjekt må følges opp i prosjekteringsfasen.

25. Gudrun Mathisen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-43

Adresse: Nils Klims gate 2D, 5031 Bergen

Merknad
1. Peker på at det er uklart hva varslingskart viser. Ber om at Verdensarvstedet Bryggen markeres på samme kart da det er et vesentlig plantema.
2. Ber om at sykkelrute i Øvregaten – Vetrlidsallmenningen også vurderes, og at Nikolaikirkeallmenningen mellom Øvregaten og Rosenkrantz heller ikke burde utelates som mulig sykkeltrase.
3. Trekker fram at arbeid med buffersone for verdensarvstedet er i gang og at den må omfatte verdensarvstedets frontareal. Vedtatt plan fra 2023 har en juridisk bindende illustrasjonsplan for frontarealet. Mener det vil være formålstjenlig å oppheve denne delen av planen og innlemme arealet i den nye planen.
4. Stiller seg positiv til bybanetrase i tunell.
5. Mener det ikke bør være nødvendig å rive Bergen Katedralskole, og at det er tilstrekkelig med plass i selve gaten uten at en trenger å berøre Bergen barneasyl.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering.

Bryggen har blitt vurdert til å være bedre egnet for hovedsykkelruten enn Vetrlidsallmenningen og Øvregaten.

For å kunne etablere tunellportal i Heggebakken er det nødvendig å rive deler av Katedralskolen.

26. Arne Skivenes

Datert: 02.03.2025 og 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-44, PLAN-2024/16958-49 (bane) og PLAN-2024/16959-22 (sykkel)

Merknad

Merknad til baneplan (71720000) og hovedsykkelrute (71730000):

Støtter at ny plan for bybanen erstatter dagløsningen med en tunnelløsning.

Mener at sykkeltraseen ikke bør legges over Bryggen, og heller se på andre alternativer som Lille Øvregate-Øvregaten-Nye Sandviksvei. Eller jernbanetunnelen til Koengen. Begrunner innspillet med hensynet til verdensarven og hensynet til hverdagssyklistene.

Bryggens frontområde bør reetablere kontakten med Vågen, være udisponert og åpent når det skal utarbeides buffersone, ny reguleringsplan og disposisjonsplan for frontområdet.

Merknad til baneplan (71720000):

Mener at en ny tunnelutredning må sammenlignes med en komplett og korrekt fremstilling av dagløsningen. Peker på feil og mangler i dagløsningen som det må utredes for.

Se merknad for mer detaljer rundt Bryggen (PLAN-2024/16958-49).

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

27. Sameiet Cappes vei 12 A

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-45

Adresse: Cappes vei 12 A

Merknad

De ber om at det sikres god tilkomst til eiendommene, som bruker Heggebakken, under anleggsperioden og når banen er i drift for beboere, nødetater osv.

At det tas hensyn til støy og støv.

De ønsker at det tas grundige forundersøkelser av eiendommen med det tilhørende garasje anlegge for å dokumentere tilstand før, under og etter ferdigstillelse av arbeidet.

Fagetatens kommentar

Tilkomst til eiendommer i anleggsfasen og vurdering av tilstand av eksisterende bebyggelse er sikret i planbestemmelser.

28. Gunnar Skirbekk

Datert: 04.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-17

Merknad
Lurer på hvordan biltrafikken fra Bispenggaten, Cappes vei og Skivebakken er tenkt løst i Heggebakken mellom Katedralskolen og Asylet, og ned til krysset med Kong Oscarsgate.

Fagetatens kommentar
I permanent situasjon etter byggefasen er ferdig blir tilkomst til Bispengaten, Cappes vei og Skivebakken nærmest som dagens situasjon. Det vises til planbeskrivelsen og teknisk forprosjekt for detaljer.

29. Kjetil Hjelle, Bergen Byggplan Konsulent AS

Datert: 04.03.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-59

Adresse: gnr./bnr. 168/1993, 326, 399, 327

Merknad
Grunneier ønsker ikke at deres bygg eller eiendommer skal bli berørt av ny bybanetrase.

Ta kontakt om det er spørsmål i saken.

Fagetatens kommentar
Ingen av byggene blir direkte berørt. Deler av arealet 168/399 (benyttet til parkering i dag) blir satt av til bygg- og anleggsareal. Deler av arealet 168/327 som i dag inngår i fortausareal, vil også inngå i fortausarealet i foreslått plan.

30. Kari Øvsthus

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-58 (bane) og PLAN-2024/16959-35 (sykkel)

Adresse: Hordnesvegen 52, 5244 Fana

Merknad
Innspill til sykkeltrasé:

- Mener at sykkelløsninger i «Fjellsidens historiske gatenett» bør unngås og at forholdene her bør være på fotgjengernes premisser.
- Ønsker ikke sykkelfelt over Bryggen.
- Sykkeltrase langs sjøsiden er å foretrekke.

Fagetatens kommentar
Reguleringsplanen foreslår i liten grad separat sykkeltilrettelegging i «Fjellsidens historiske gatenett». De største tiltakene for syklister i øvre nivå i Sandviken er tilrettelegging av krysset ved Brannstasjonen i Sandviksveien og etablering av gang og sykkelvei nord i Amalie Skrams vei.

Planen anbefaler sykkelfelt på Bryggen. Dette alternativet er vurdert til å ha best måloppnåelse.

Planforslaget viderefører etablert sykkelvei rundt Festningen. I Sjøgaten blir det ikke plass til en separat sykkeltilrettelegging, her anbefales bybanetrase, kjørevei og fortau.

31. Ingebjørg Norang

Datert: 03.03.2025 og 04.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-57 (bane) og PLAN-2024/16959-33 (sykkel)

Adresse: Amalie Skrams vei 50

Merknad

Merknad til baneplan (71720000):

Peker på at dagløsning i Sandviken er mer i tråd med mål og prinsipper for Bybanen samt målsetting for miljøløftet enn bane i tunell med stopp under bakken og i Amalie Skrams vei. Peker også på planer for utbygging og målpunkter i området, hvor bybanen blir viktig tiltak for at det skal bli hyggeligere å ferdes (istedenfor dagens støybelastede fylkesvei).

Trekker frem “kulturmiljø”, “naturmiljø” og “barn og unges interesser” som viktige elementer. Barn og unges interesser må bli tatt hensyn til, også i anleggsperioden, slik at ikke viktige lekearealer blir beslaglagt. Utredning innen konsekvens for naturmangfold må oppdateres, og artskartlegginger gjennomføres av fagkyndige.

Ønsker at byrommet nord for det fredede kulturminnet reperbanen hvor SVV har fjernet trær i forbindelse med sykkelveg, blir reetablert. Det oppfordres til å sikre etablering av grønnstruktur i dette delstrekket.

Innspill om at det bør vurderes om bybanen bør ha et stopp langs Glass Knag eller Ludebryggen, for slik at fange opp et større passasjergrunnlag.

Merknad til plan for hovedsykkelrute (71730000):

Alternativ trasé for hovedsykkelrute i Sandviken støttes.

Fagetatens kommentar

Tatt til orientering.

32. Rothauggarasjen AS

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-56 (bane) og PLAN-2024/16959-32 (sykkel)

Merknad

Rothauggarasjen AS har nylig startet planarbeid for Sandviken mobiltetspunkt, der planområdet og flere problemstillinger overlapper med bybaneplanen, både i forhold til bybanetrase og hovedsykkelrute. Mobilitetsplanen vil tilpasses bybaneplanen.

Prosjektteamet ønsker en parallell planprosess med bybanen som skaper behov for dialog omkring en rekke punkter. Bla:

- Nærføring bybanetunnel og kjøreadkomst til garasje
- Analyse og regulering av mobilitet og gatebruk i Sandviken
- Mobilitetspunkt (ladepunkt, delebiler, sparkehjul, bysykler, ol.) tilkommer i vår plan
- Alternativsutforming for konsekvensutredning kulturmiljø.

Planområdet og flere problemstillinger overlapper med Bybanen, både i forhold til bybanetrase og hovedsykkelruten. Teamet utreder derfor to plangrep basert på vedtatt trase gjennom Sandviken, og ny trase i tunell.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering.

33. Holmedalsgården 3 AS

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-54

Adresse: Bredsgården, Bryggen, 5003 Bergen

Merknad
1. Forventer at reguleringsplanen forholder seg til de krav og standarder som omfatter tiltak på og ved et verdensarvsted. Forventer at analysene blir gjennomført av spesialiser.
2. Viser til ICOMOS som må være utredet og avklart før byggetiltak kan settes i gang.
3. Plangrensen for hovedsykkelruten som er foreslått over Bryggen virker uklar, og mener at hensyn til verdensarven og OUV må vektes over lokaltrafikale interesser. Sykkelruten må innrette seg etter shared space, om den skal ligger her.
4. Driftskostnadene må gjennomgås på ny, opp imot ny kunnskap om klimaendringer og havnivåstigningen.
5. De ønsker at vi ser nærmere på konsekvensene av sykkeltrase tvers over Vetrlidsallmenningen, Nikolaikirkeallmenningen og Dreggsallmenningen og de krysninger som det er lagt opp til, og at et stasjonsområde ved Dr. Wiesner vil påvirke trafikkmønsteret for gående.
6. De ber om at Buffersonearbeidet som Bergen kommune ved Byantikvaren igangsatte i 2023-24 forseres.
7. De syns kartet er lite forklarende og peker på at hensynssone med Bryggen og verdensarven ikke er markert på varslingskartet. Ønsker en bedre forklaring av hva kartet fremstiller.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering. Arbeidet med buffersoneplanen er godt i gang, men bybaneprosjektet har ingen påvirkning på fremdriften.

34. Strandens Grend Velforening, Anne K. Irgens

Datert: 02.02.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-53

Merknad
Støtter fortsatt at bybanen legges i traseen for E39 gjennom Sandviken og at E39 flyttes til forlenget Fløyfjelltunnel.

Videre støtter tilleggsnotatet fra byrådet om at det etableres en offentlig korridor fra Munkebotn via Helleveien til Sandviksveien og ned til sjøen.

Mulig løsning for sykkeltrase å etablere en bro over veien omtrent der dagens gangbro ligger og videreføre sykkelveien inn på Amalie Skrams vei og videre til sentrum, dersom det ikke er plass for både bybane og sykkelvei i dagens Sandviksvei.

Det viktigste for de er at den allerede vedtatt traseen for sykkelvei frem til Glass Knag bygget blir liggende fast, og at man derfra fortsetter traseen mot sentrum der det er plass og mest hensiktsmessig.

Bybanen:

De mener det må være mulig å lage en utgang i Sjøgaten/ Sandviksveien fra Sandviken Sykehus.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering. Bybanetrasé i Sandviksveien medfører endringer til sykkelveiprosjekt som bygges av Statens vegvesen. Det vises til fagnotat og planbeskrivelsen for mer informasjon om begrunnelse for anbefaling, og detaljer om foreslått løsning.

35. Jan Olav Jellestad

Datert: 14.02.2025 og 19.02.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-25 og PLAN-2024/16958-31

Adresse: Birkebeinergaten 1

Merknad
Merknad 14.02:

Innspill til at det bør legges inn flere holdeplasser i Sandviken for å gi beboere et bedre tilbud:

- Øvregaten med inngang like nord for Christi Krybbe skoler (+12m)
- Ladegården med inngang fra Grøgårdsgaten (+27m)
- Sandviken med inngang fra Sandvikskirken (+20,5m)
- Amalie Skrams vei (+14,5m)

Forutsetningen for de tre første er at det etableres korte horisontale tilkomsttunneler (50. 100m) uten trapper og heiser.

Må vurderes om stoppet/veien kan senkes ca. 5m for Amalie Skrams vei, for at stasjonen vil danne en naturlig lavbrekke på traseen, som gjør det enklere å kvitte seg med lekkasjevann i tunnelene. Ved å legge lokk på stasjonen/traseen kan opprinnelig veg til Munkebotn beholdes, sammen med det gamle veisystemet til Formannsvei. Dermed kan boliger vernes for rivning.

Peker på at det er fordel å slippe bybanetraseen langs Sjøgaten.

Merknad 19.02:

Innspill som gjelder plassering av ny stasjon ved Rådhuset, med to alternative plasseringer:

- Alt1. Tunnelportal etableres ved Peter Motzfeldts gate ved Manufakturhuset rett før Nordre Grønnevollen.
- Alt 2. Sparebankbygget rives og oppgradering av Nordre Grønnevollen til kjørbar vei fra Grønnegaten, Tunnellinnslaget kan da flyttes lenge østover.

Fagetatens kommentar

Merknad 14.02: Traséalternativ i Amalie Skrams vei er utenfor bestillingen og ikke vurdert i dette planarbeidet.

Merknad 19.02: Traséalternativ med holdeplass i Peter Motzfeldts gate er utenfor bestillingen og ikke vurdert i dette planarbeidet.

36. Nils Jon Evensen

Datert: 14.02.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-24

Merknad

Innspill til at overordnet løsning for påkobling for bybanetrasé mot vest bør tas med. Ekstra tunnelinnslag i byen for videreføring mot vest bør unngås.

Viser til Rambølls forslag (16.12.2020) for tunnelinnslag.

Fagetatens kommentar

Trasé mot Dokken/ vestover er utenfor bestillingen og dermed ikke inkludert i dette planarbeidet.

37. Rune Tangen

Datert: 11.02.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-20

Adresse: Strømgaten 36, 5008 Bergen

Merknad

Ønsker å bli informert om den videre behandlingen av saken.
Foreslår alternativt tunnelinnslag i Peter Motzfeldts gate v/ Manufakturhuset samtidig som eksisterende endestopp v/ Byparken bevares.

Fagetatens kommentar

Traséalternativ med holdeplass i Peter Motzfeldts gate er utenfor bestillingen og ikke vurdert i dette planarbeidet.

38. Anders Christian Magnus

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16959-31

Adresse: Bispengsgaten 17, 5018 Bergen

Merknad
Ber om at kommunen får gjennomført en utredning av hvordan tunnel-arbeidene kan påvirke deres grunnmurer og hus.

Bekymring og spørsmål knyttet til tilkomst under anleggsperioden og permanent situasjon. Krever en løsning som gjør at brannbil kan komme seg opp i Bispengsgaten i tilfelle brann. De regner med at kommunen tar kontakt med Bergen Brannvesen for å finne ut hva som skal til for at stigebil og andre brannbiler skal komme fram under anleggsarbeidet.

Fagetatens kommentar
Krav om tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse i anleggsperioden er sikret i reguleringsplanbestemmelser.

39. Agnete Strøm

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16959-25

Merknad
Bekymret for at grunnforholdene under eiendommen kan bli påvirket. Opplyser at hun har observert sprekker og senking i konstruksjon, samt økt innslag av fukt. Ønsker at det lages en grundig statusrapport på eiendommene våre slik de er i dag, før arbeidet starter.

Fagetatens kommentar
Krav om tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse i anleggsperioden er sikret i reguleringsplanbestemmelser.

40. Kim F. Lingjærde

Datert: 02.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16959-23

Adresse: Sundmanns vei 8

Merknad
Positiv til tunnel bak Bryggen, og løsningens valg av trasé gjennom Sandviken, der Sjøgaten/Sandviksveien erstatter tidligere forslag med bruk av Amalie Skrams vei.

Maner til nøkternhet i utforming av underjordisk holdeplass ved Sverresborg for å holde kostnadene på et så lavt nivå som mulig.

Trekker frem tillit og kostnader som betydningsfulle forhold i prosessen. Argumenterer videre for at gjennomført KUVA er nøytral og har faglig høy kvalitet, og at KUVA konsulent fra forrige runde bør arbeide videre i denne delen av planleggingen, for å holde kostnadene nede.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering.

KUVA konsulent er valgt via anskaffelsesprosess, som del av konsulentteamet for bybaneprosjektet.

41. Stiftelsen Bymuseet i Bergen og Stiftelsen Gamle Bergen Museum

Datert: 26.02.2025

Arealplan id: 71720000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-42

Merknad
De vil bli nærmeste nabo til holdeplassen ved Sandviken sykehus og peker på at det mangler en god trafikal løsning forbi gamle Bergen, sett i grensesnittet mellom museet, bybanen og E39.

Har en liste med punkter de ønsker at Bergen kommune skal se nærmere på å ta med i planleggingen (se merknad).

De forventer å bli invitert til å delta i videre arbeid med dette grensesnittet og ønsker en tett dialog med PBE i det videre arbeidet.

Fagetatens kommentar
Arbeidet med reguleringsplanen ser ikke på løsninger for området merknaden gjelder etter som det nevnte området ligger utenfor plangrensen til Delstrekning Kaigaten -Sandviken PlanID71720000.

42. Stiftelsen Bryggen ved Direktør Bernt-Håvard Øyen

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-46

Merknad
1. De legger til grunn at HIA - (KUVA) - arbeidet fra 2021 enkelt kan ferdigstilles, og at en analyse av det nye tunnelalternativet bringes frem. Peker på viktigheten av å bruke en aktør med internasjonal spesialkompetanse på verdensarv og kulturminneforvaltning.

2. Viser til ulike rapporter hvor de peker på at ulike utredninger og avklaringer må være gjennomført før HIA prosessen kan avsluttes. De forutsetter at Am-notatet og konklusjonene her legges til grunn for alle faser i planarbeidet.
3. Ber om at overvåking av grunnvann og setninger følges opp i henhold til anbefalinger fra NGU og NIKU.
4. De mener at den planlagte sykkelruten over bryggen fremstår lite forståelig og mener at hensyn til verdensarv bør veie tyngre enn lokaltrafikale interesser.
5. De ser det som viktig at man ser nærmere på konsekvensene av en sykkeltrase lagt på tvers av de historiske ferdselsårene, og ønsker at vi ser nærmere på og tar med i analysene en sykkeltrase i Øvregaten istedenfor over bryggen.
6. Uklart hvordan kommende arbeid med reguleringsplan tunell og hovedsykkelruten forholder seg til buffersone- arbeidet for Bryggen. De ønsker oppdatert informasjon om formelle prosesser her og de ønsker å bidra.
7. De etterlyser at Bryggen synliggjøres på varslingskart for oppstart av planarbeidet.

Fagetatens kommentar

1-3 og 7. Tatt til orientering.

4. Planen anbefaler sykkelfelt på Bryggen. Dette alternativet er vurdert til å ha best måloppnåelse.

5. Konsekvensene av sykkeltilretteleggingen på bryggen er omtalt i KUVA og planbeskrivelsen. Bryggen har blitt vurdert til å være bedre egnet for hovedsykkelruten enn Øvregaten.

6. Byantikvaren, som er prosjektansvarlig for buffersone-arbeidet, har vært involvert i planarbeidet. Det har vært avholdt møte med Stiftelsen Bryggen.

43. Stiftelsen Bryggens fagutvalg, ved Gudrun Mathisen og Gunnbjørg Andersen Hole

Datert: 03.03.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-52

Merknad

1. De lurer på hva varslingskart med planavgrensning viser. De foreslår at Verdensarvstedet avmerkes på kartet, siden det er et vesentlig plan-tema.
2. Trasekart for sykkel: Foreslår Øvregaten- Vetrlidsallmenningen som alternativ trase.
3. Bryggens frontareal: Ønsker oppheving av planen fra 31.05.2023 og mener at den ikke vil være aktuell når bybanen skal gå i tunell.
4. En romslig nok plangrense hvor frontarealet til Bryggen også inngår.
5. Mål for bybanen: Tunnelløsning gir best trygghet og uhindret fremkommelighet for banen.
6. De mener at dagalternativet i liten grad omhandler personsikkerhet. Ny hovedsykkelvei over bryggen må analyseres grundig ift. å sikre myke trafikanter.

7. Planprosess: Forventer å få være med i planprosessen. Kriterium: Konsulenten skal være uavhengig og uten sterke bindinger, og ha et positivt engasjement for å finne den beste tunnelløsningen.
8. De ønsker ikke en like detaljert reguleringsplan foran verdensarven. Enkel flateregulering.
9. Kostnader, Økonomi: Ønsker at både driftskostnader og samfunnsøkonomiske kostnader blir vurdert i tillegg til utbyggingskostnader.
10. Se på sentrum som et målepunkt for syklister istedenfor gjennomgangstrafikk-.

Fagetatens kommentar
De fleste punkter tatt til orientering:

2 Planen anbefaler at hovedsykkelruten legges over Bryggen. Dette alternativet er vurdert til å ha best måloppnåelse.

Det har vært et mål for planarbeidet å sikre et sammenhengende tilbud for syklister gjennom sentrum.

44. Arne Smedsvig

Datert: 03.04.2025

Arealplan id: 71720000 og 71730000

Dokument i PB360: PLAN-2024/16958-69 (bane) og PLAN-2024/16959-43 (sykkel)

Adresse: Stølesmauet 1

Merknad
De har en energibrønn tilknyttet sin bolig, og de er redde for en grunnvannssenkning av denne. Informerer om at enhver senking av grunnvannsnivå vil redusere energitilgangen i borehullet og medføre erstatningsansvar.

Borehullet er innmeld til NGU, der koordinater for energibrønnen er oppgitt.

Fagetatens kommentar
Tatt til orientering. Risiko for grunnvannssenking vurderes i planarbeidet.