

Oppsummering av merknader til oppstart og planutvidelse inklusiv fagetatens kommentar 30.09.22 (vedlegg I)

Plannavn	Bybanen fra sentrum til Åsane. Delstrekning 1: Kaigaten – Sandbrogaten.
Arealplan-ID	PlanID 65800000 Detaljreguleringsplan.
Saksnummer	PLAN-2022/20561
Utarbeidet av	Karin van Wijngaarden
Sist revidert	Sept. 2022. Forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

Private merknader – merknad til varsel om oppstart	
Nr.	Private merknader (Avsender)
1	Kirsten Engelsen
2	Randi Støle
3	Bente K. Michelsen
4	Bergen Parkering AS
5	Arvid Fjæren
6	Børre Solberg
7	Helge Tveit
8	Per Engebret Stiegler
9	Nina Hestness
10	Trond Midttun
11	Chr. Irgens Sønner Holding AS
12	Helge S. Hansen
13	Herdis Brunborg m.fl.
14	Elisabeth Berg
15	Randi Lucie Gabrielsen
16	Elsa Sveindal Rosfjord
17	Christine Sveindal
18	Anne R. T. Bjørkhaug og Trygve Bjørkhaug
19	Liselotte Wiemann
20	Vibeke Weglo og Are Opdal
21	Vidar Sætre
22	Dreggsalmenning 10-12 AS
23	Jenny Hatlehol AS
24	Målfrid Krohn Sletten
25	Hans Parnefält

Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart	
26	BIR Nett AS
27	Bymuseet
28	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
29	Byantikvaren
30	Statsbygg
31	Bergen Brannvesen
32	Bymiljøetaten, Bergen kommune
33	BKK Varme AS [nå: Eviny]
34	BKK Nett AS
35	Bergen Havn AS
36	Forsvarsbyg
37	Byarkitekten
38	Statens vegvesen
39	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]
40	Bane NOR
41	Riksantikvaren
42	Sjøfartsmuseet
43	Mattilsynet
44	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
45	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
46	Avinor AS
47	Direktorat for mineralforvaltning
48	Helsevernenheten, Bergen kommune
49	Kystverket Vest
Lag, instanser og foreninger – merknad til varsel om oppstart	
50	Fortidsminne-foreningen
51	Christi Krybbe skoler v/ rektor
52	FAU, Christi Krybbe skoler
53	Bergen Guideforening
54	Stiftelsen Bryggen
55	Bryggens Venner
56	Bergen Røde Kors
57	Stølestrøkenes Velforening
58	17.mai komiteen
59	Det Norske Misjonsselskap
60	FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole
61	07000 Bergen Taxi

62	Arbeidsutvalget i Lille Øvregaten Vel
63	Naturvernforbundet i Hordaland
64	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
65	LUKS
Innsendte merknader til varsel om utvidet plangrense (feb. 22)	
66	Bergen Vann
67	Byantikvaren
68	Bymiljøetaten
69	Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB
70	Eviny
71	LUKS
72	FFO
73	Statens Vegvesen
74	Vestland Fylkeskommune
Innsendte merknader til varsel om utvidet plangrense (mai 22)	
75	DSB
76	Byantikvaren
77	Bane NOR
78	Statens Vegvesen
79	Riksantikvaren
80	Vestland Fylkeskommune
81	Bergen Vann
82	Bymiljøetaten
83	Turn og Idrettsforeningen Viking (Vikingshallen)

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807496	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Fagetatens kommentar
1	13.1	Kirsten Engelsen Antatt adr: Sandslåsen 41, 5254 Bergen	<p>Kritisk til valgt løsning med Bybanen i dagen foran/over Bryggen. Kommenterer at det ikke er mulig å kombinere bybanen med gatetorg, og peker på vibrasjoner i bakken, sperring av sikt og svekket trafiksikkerhet for de mange gående i området. Understreker de negative konsekvensene ved at siktsperringene fra vollen vil svekke/ødelegge sikten fra Bryggen til kaikanten, og med det nærheten til sjøen, som er en viktig del av Bryggens verdensarv.</p> <p>Foreslår underjordisk stopp ved Bryggen, og viser til argumentene brukt for tunnellsøsing i Sandviken; kortere kjøretid, bedre betjening av eksisterende bebyggelse, mest skånsom for trebebyggelse, mulig å gjennomføre høykvalitets sykkeløsing, unngå barrierevirkning mellom bebyggelse og sjø, unngå trafikkøkning i sårbare gater, samt at samlet sett gir det beste kollektivtilbudet for flest reisende.</p> <p>Ønsker en samlet tunnel for bilvei og bybane, og peker på at fagfolk hevder at et bilfritt sentrum ikke er mulig uten tunnel. Kommenterer også at et bilfritt sentrum ikke er gjennomførbart da nødvendige vareleveranser, avfallshåndtering og persontransport må gjennomføres i sentrumskjernen på lik linje med byen for øvrig for å unngå negativ virkning.</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bybanen legges cirka på høyde med dagens veg, se planbeskrivelse. - Masteantallet i planlagt situasjonen er lavt og tilpasset siktaksene fra passasjene - Tilgjengelighet for næringslivets besøkende, bebyggelsen med passasjene samt møtestedet Bryggen for lokale brukere ivaretas i gate- og byromsutforming. - Dagens bil- og busstrafikk langs Bryggen erstattes med et bygulv med Bybane- og sykkeltrasé. Ett bygulv gjør 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 ferdse. - En vesentlig nedgang i trafikk som følge av Trafikkplan sentrum sammen med forlenget Fløyfjellstunnel, gir bedre plass til kollektiv og varelevering og besøkende, og gir en betydelig nedgang i trafikkstøy ift dagens situasjon. <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnellsøsing for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
2	14.1	Randi Støle Ukjent adresse	<p>Ønsker ikke en bybane over Bryggen, og stiller seg bak Stiftelsen Bryggen og Nei til bybanen over Bryggen sine argument.</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnellsøsing for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
3	19.1	Bente K. Michelsen Skjoldhøgda 133, 5222 Nesttun	<p>Stor motstander av at Bybanen skal gå over Bryggen. Peker på at mennesker, miljø, verdensarv og Bergens historie må ivaretas.</p> <p>Foreslår at Bybanen enten kan gå i tunnel fra Kaigaten til Bontelabo. Eventuelt at Åsane-traséen rett og slett slutter i Bontelabo slik at de reisende må gå eller sykle til Kaigaten, som vil styrke posisjonen til gange og sykling i sentrum. Foreslår også en kobling med små miljøvennlige</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnellsøsing for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>

			busser for personer som ikke kan gå, samt plassering av bysykler i Bontelabo og Kaigaten for transport mellom de to Bybanene.	Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom planforslagets videreutviklede trafikale prinsipper fra Trafikkplan sentrum.
4	28.1	Bergen Parkering AS Lars Hilles gate 19, 5008 Bergen	[Autosvar] Drifter KlosterGarasjen, ByGarasjen, NordnesGarasjen, og SolheimsGarasjen. Har foreløpig ingen merknad.	Tatt til orientering. Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom planforslagets videreutviklede trafikale prinsipper fra Trafikkplan sentrum.
5	34.1/2	Arvid Fjæren Ukjent adresse	Brosteinsanvisning. Skisser for kvalitetsriktig brosteinslegging ifm utførelse av gateløpsombygging.	Tatt til følge. Brostein er aktuelt å benytte i allmenninger, byrom og kaifront langs banetraseen.
6	35.2	Børre Solberg Barkaleitet 7, 5115 Ulset	Stor mostander av en bybane over Bryggen. Uttrykker frykt for de negative konsekvensene dette vil ha på et sårbart sentrum.	Bybanetrase over Bryggen ble vedtatt i Bystyremøtet av 15.12.2021, og er ført videre i planforslaget som nå legges frem. Bybanetraseen planlegges gjennom middelalderbyområdet i Bergen. Ferdselsårer, ruiner og eiendomsstrukturer fra middelalderen skal, sammen med kulturlagene, ivaretas ved etableringen av anleggene, og i bruksfasen. Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette.
7	40.1	Helge Tveit Ole Landmarksvei 10, 5053 Bergen	Uttrykker bekymring for at en bybane over Bryggen setter verdensarvstatusen i fare og vil være ødeleggende for byrommet foran Bryggen. anbefaler å planlegge og utvikle et sammenhengende byrom fra Torgallmenningen, over Torget og Bryggen ut til festningen, og få synliggjort de skjulte ruinskattene i området. Kommenterer at anleggsfasen vil være ødeleggende for byens sentrum og lokal næringsvirksomhet, spesielt for den på Bryggen. Uttrykker i den forbindelse bekymring for forlenging av anleggsfasen grunnet arkeologiske funn. Anbefaler at Bybanen legges i fjell fra Kaigaten til Sandviken, som vil sikre god tilkomst til boligområdene ovenfor. Dette vil også kunne øke banens attraktivitet, dersom en oppnår raskere reisetid.	Delvis tatt til følge. Planforslagets byromsutforming ivaretar ønsket om ett sammenhengende byrom fra Torgallmenningen, og Torget og ut til Festningen. Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021. Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette. Gitt gode forhold bevares arkeologi best i grunnen.

8	41.1	Per Engebret Stiegler Totlandsvegen 21, 5224 Nesttun	<p>Uttrykker bekymring for 1-meters fyllingen på Bryggen samt støynivået i de fem 90-grader-svingene. Bekymret for at manglende trafiksikkerhet for uoppmerksomme turister og berusede ungdommer vil gi alvorlige ulykker, og videre at krav om inngjerding av banen vil skamfere Bryggen.</p> <p>Ønsker ikke at Torget skal beskjæres mer og heller ikke at Rundetårnet skal rives.</p> <p>Bekymret over risiko for økte trafikkmengdene i Øvregaten, spesielt i tilfeller der Fløyfjellstunnelen er stengt og biltrafikken må gå gjennom sentrum. Kommenterer at Øvregaten – byens eldste gate – ikke er skikket for slik trafikk nå, og heller ikke kan bli det.</p> <p>Uttrykker bekymring for at Bryggens verdensarvstatus kan ryke. Anbefaler derfor å legge Bybanen i tunnel.</p>	<p>Delvis tatt til følge. Bybanen legges cirka på høyde med dagens veg, se planbeskrivelse. Støynivå fra svingebevegelser er et tema i bruksfasen som håndteres spesielt det er behov. Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom forslaget videreutviklede trafikale prinsipp fra Trafikkplan sentrum. Torget beskjæres noe, men gis også kvaliteter. Rundetårn er opprettholdt.</p> <p>Ihht forslaget omlegging av lokalbusser til Øvregaten er bæreevne grundig undersøkt. Planlagt ny situasjon med lokalt busstilbud er i tråd med gjeldene plans strenge vern. Vern av Øvregaten reflekteres både i bybane-vedtaket 15.12.2021 samt i Trafikkplan sentrum. Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
9	42.1	Nina Hestness "Åsanebeboer"	<p>Støtter Bryggens venner vedrørende trase til Åsane.</p> <p>Ønsker Bybanen utenom bykjernen, i tunnel, dersom banen skal bygges nordover.</p>	<p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
10	46.1	Trond Midttun Nye Sandviksveien 56 B, 5032 Bergen	<p>Bekymret over arealbruken i forbindelsen med en bybane over Torget og Bryggen, og peker på at det allerede i dag er lite åpent byrom i Bergen. Ønsker at tidligere vedtak om å gjøre området bilfritt må følges opp og utredes grundigere. Uttrykker bekymring for at ytterligere stenginger/avgrensninger blir nødvendig ved trafiksikring, som følge av den første ulykken. Ønsker at Bergen skal se til andre byer som prioriterer en sjølinje for mennesker, ikke trafikk.</p> <p>Bekymret for økt biltrafikk i Øvregaten og belastningen fra tung skinnegående trafikk på Bryggen. Peker på at dette er historisk grunn. Kommenterer at anleggsfasen vil kreve gode sikringstiltak for å unngå skader på grunnen og bygningene langs bybanetrasé og traséer for anleggskjøretøy, med spesielt fokus på Bryggen og Mariakirken.</p> <p>Anser ikke trusselen for Bryggens verdensarvstatus som tilstrekkelig</p>	<p>Delvis tatt til følge. Det er i forslaget inkludert en egen reguleringsbestemmelse med forbud mot gjerder langs Verdensarvstedet Bryggen.</p> <p>Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom forslaget videreutviklede trafikale prinsipp fra Trafikkplan sentrum. Med planforslaget realiseres en lengre strekning av planlagt Sjøfrontpromenade langs Vågen.</p> <p>Vern av Øvregaten reflekteres både i bybane-vedtaket 15.12.2021 samt i Trafikkplan sentrum.</p> <p>Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner</p>

			<p>utredet. Bekymret for den visuelle og støymessige forsøplingen Bybanen vil gi på Bryggen og Torget. Viser til at de hyppige avgangene vil gi nærmest kontinuerlig støy. Peker på at selve Bybanen vil stenge for sikten inn mot de historiske husene, og fra husene ut mot Vågen. Etterlyser en dataanimasjon som viser fremtidig bybanetraffikk over Bryggen og Torget, som bør publiseres på nett.</p> <p>Ønsker bedre utredning av et tunnelalternativ. Viser til at det bygges kilometervis av tunneler i andre sammenhenger, og mener det også burde være mulig å utrede og grundig planlegge dette, også i sentrumsområdet.</p>	<p>er løsning på dette. Gitt gode forhold bevares arkeologi best i grunnen.</p> <p>Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021. Dagens bil- og busstrafikk langs Bryggen erstattes med et bygulv med Bybane- og sykkeltrasé. Ett bygulv gjør 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. En vesentlig nedgang i trafikk som følge av Trafikkplan sentrum sammen med forlenget Fløyfjellstunnel, gir bedre plass til kollektiv og varelevering og besøkende, og gir en betydelig nedgang i trafikkstøy ift dagens situasjon.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelloøsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning.</p>
11	47.2/3/4	<p>Chr. Irgens Sønner Holding AS</p> <p>Eiere av Sandbrogaten 11 (samt Dreggsalmenning 36, Kroken 4, Kroken 6 og branntomten Kroken 8)</p>	<p>Bemerket at Sandbrogaten 11 er regulert for totalt 4-5 etasjer. Som eiere av dette bygget, ønsker de en dialog om hvordan eiendommen best kan utnyttes i forbindelse med etablering av bybane og bybanestopp langs eiendommen.</p> <p>Vedlagt i merknaden Mulighetsstudie for Sandbrogaten 11, utarbeidet av Opus AS dd april 2015: Mulighetsstudien ble riktignok utarbeidet før dagens leieavtale for bygget ble inngått og før bybanevedtaket ble fattet. Ønsker likevel en tilsvarende mulighet til disponering av Sandbrogaten 11, som studien skisserer. Med hensyn til problemstillinger som er relevante i forhold til Bybanen, nevnes at disse problemstillingene er høyst aktuelle, også ved påbygg av eksisterende bygg i kombinasjon med videreføring av virksomheten til dagens leietaker «Arven 1868»: Parkering i kjelleren (Sandbrogaten 11) med innkjørsel Sandbrogaten: Om dette ikke lar seg realisere i kombinasjon med Bybanen, ønskes det at det gis dispensasjon fra krav til parkering. Legger til grunn at behovet for privatbil reduseres pga nærhet til Bybanestopp. Bybanen vil gjøre boenheter på bakkeplan mindre attraktive. Ønsker derfor mulighet for å etablere/videreføre næringsvirksomhet i kjelleretasjen og kanskje 1.etasje i bygget. Ønsker at grensen for gesimshøyde økes fra 18 meter – til anslagsvis 20 m – siden butikker krever høyere etasjehøyde enn leiligheter, og et fullt utnyttet bygg er et ønske. Viser til bygg i umiddelbar nærhet med gesimshøyde over 18 m.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Dialog er ført om virkningene og de fysiske oppgraderingene i Sandbrogaten og kvartalene rundt denne.</p> <p>Bybaneprojektet er ikke til hinder for realisering av et påbygg på eiendommen.</p> <p>I anleggsperioden tilrettelegger Bybane Utbygging for midlertidig tilkomst til alle eiendommer. Permanent tilkomst reguleres i bybaneplanen.</p>

			<p>Ønsker at nybygg/ påbygg på Sandbrogaten 11 kan utnytte mer av tomten enn det som gjøres i dag. Ser for seg – ved mange forskjellige løsninger – at et volum kan utvides 4m mot øst, og sørover over branntomten til Kroken 8. Ønsker en dialog rundt dette.</p> <p>Kjelleren i dagens bygg strekker seg under fortauet mot Sandbrogaten. Dette bør tas hensyn til mtp. fundamentering av Bybanen.</p> <p>Uavhengig av fremtidig bruk er det viktig at det fortsatt blir tilkomst til Sandbrogaten 11 med bil. Ønsker en dialog og tilbakemelding på ovenstående punkter så snart som mulig, slik at bygget eventuelt kan stå ferdig før Bybanen er ferdig, da det antageligvis vil være vanskeligere å bygge på, eller rive Sandbrogaten 11, etter at Bybanen er tatt i bruk.</p>	
12	56.1	<p>Helge S. Hansen</p> <p>Adresse ukjent</p>	<p>Ønsker en Bryggen uten både biltrafikk og bybane, både for tilreisende turister, og for Bergens innbyggere. Mener Bryggen er for verdifull til å risikere ødeleggende elementer, og at koblingen mellom Bryggen og sjøen ikke må brytes. Stiller spørsmålet om en bybane over Bryggen vil svekke attraktiviteten til Bryggen med tanke på folkeliv der, og om den vil ødelegge for mulighetene til å gjennomføre arrangementer på Bryggen. Ønsker ikke å risikere en repetisjon av banebyggingen i sentrum av Nesttun.</p> <p>Stiller også spørsmålet om kulturminner i grunnen ikke vil forsinke anleggsperioden, mtp ulike ekspertutsagn.</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Planforslagets byromsutforming ivaretas ønsket om ett sammenhengende byrom fra Torgallmenningen, og Torget og ut til Festningen. Forslaget ivaretar også muligheter for å synliggjøre Bryggen mer optimalt enn i dag, da området vil bli bedre belyst, og bedre å orientere seg i.</p> <p>Arrangementer vil organiseres på lik linje som i dag. På de største arrangementene (som f.eks.17.mai) vil bybanevogner snu i Sandbrogaten og rutes nordover igjen derfra.</p> <p>Nesttun sentrum har videreutviklet seg som lokalsenter etter at Bybanen ble etablert. Flere tjenester enn tidligere tilbys der i dag.</p> <p>Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette. Gitt gode forhold bevares arkeologi best i grunnen.</p>
13	57.3	<p>Herdis Brunborg m.fl.</p> <p>Sandviksveien 43B, 5036 Bergen (Heidis Brunborg, Joar Grindheim, Kristin Schübeler Nielsen, Hans Karl Lundstad)</p>	<p>Viser til tidligere merknader fra apr. 2013, inkl. kart fra Fortidsminneforeningen av 2002, og fra okt. 2013, i tillegg til informasjonsmøte 11. juni 2018. Videre vises til FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen sin kontakt med Thomas Leathem, Bergen Kommune. Ser fram til at prisen Indre Sandviken betaler for trafikkavlastning i sentrum blir problematisert, på bakgrunn av kompetente og helhetlige fagutredninger også for kulturhistorien sin del.</p> <p>Biltrafikk og kulturhistoriske verdier: Mener grepet med å redusere trafikkøkning i Indre Sandviken er et godt utgangspunkt, gjerne med Bymiljøttunnel. Kommenterer bl. a. at det kulturhistoriske perspektivet i Indre Sandviken ikke bør stå og falle på enkeltpersoners private engasjement. Kommenterer at det må være et</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom forslagets videreutviklede trafikale prinsipp fra Trafikkplan sentrum. Med planforslaget realiseres en lengre strekning av planlagt Sjøfrontpromenade langs Vågen, og videreføring av denne gjennom Indre Sandviken. I Sandviken bedres gangnettet, og sykkelnettet nettopp gjennom bybaneprojektet, inkludert tryggere skoleveger.</p> <p>Vern av Øvregaten og Sandviken reflekteres både i bybanevedtaket 15.12.2021 samt i Trafikkplan sentrum.</p>

			<p>vilkår for planprosessen videre at det legges til rette for flere høringsrunder når de nye trafikkprognoser for området er klare.</p> <p>Bymiljøttunnel og miljøgate: Ønsker å peke på bymiljøttunnel, slik den delvis er presentert i tilleggsutredningen dd17.02.17, som et mulig tiltak for å redusere biltrafikk gjennom levende, men sårbar, kulturhistorie i Indre Sandviken. Viser til at en bymiljøttunnel med utløp i nord både i Sjøgt. og under Rothaugen, og utløp i sør på Dokken, beskrives å ville ha meget positiv effekt på trafikken gjennom sentrum og Sandviken. Kommenterer at det som alternativ til tunnelinnslag under Rothaugen også bør utredes og vurderes en rampeløsning til/fra Nye Sandviksvei og Sjøgt. til det tenkte innslagspunktet, med tunnelinnslag i nærheten av Bontelabo til Dokken for å unngå konflikt med planlagt bybanetunnel, planlagt sykkeltrasé i Sjøgt. og det kulturhistorisk verdifulle området. Understreker at trafikk i bymiljøttunnelen må være lokal til/fra Sandviken, og at Sandviksveien utformes som en miljøgate med lav fartsgrense, gode krysningspunkt og der mer av dagens vegbane brukes til fortau. Kommenterer at det kun er slik gaten kan gjøres mer attraktiv for myke trafikanter, og kan fungere som boliggate og skoleveg.</p> <p>Bybanestopp: Jf tilleggsutredning 6.8.3: Ønsker trasé med stopp under Norsk Lærerakademi, tunnel til dagstopp ved eksisterende busstopp Munkebotn, dagstopp ved Sandviken sykehus og Norsk Handelshøyskole. Viser til negative konsekvenser med underjordiske holdeplassen jf utredningspkt.5.6.9 t.o.m. 5.8.10, og overlapp den vil få med tilbudet til Mulebussen og omlandet til holdeplassen i Sandbrogaten. Forslag om trasé med stopp under Norges Lærerakademi, begrunnes med at Lærerakademiet flytter fra bygningsmassen, så denne kan være anleggsplass/ bygges om. Man unngår inngrep ved holdeplass i dagen i Amalie Skrams vei. Man unngår trafikkomlegging til Munkebotn via Sudmanns vei/ forbi Eventyrskogen barneskole.</p>	<p>Tatt til følge i DS2: Passasjergrunnlaget i Sandviken og gunstig planlegging av holdeplasser ift dette, fremgår av planbeskrivelsen. Det legges til rette i planforslaget for 2 utganger for å dekke et større geografisk område.</p> <p>Tatt til følge i DS2: Planlagt ny situasjon unngår trafikkomlegging til Munkebotn via Sudmanns vei/ forbi Eventyrskogen barneskole. Munkebotn betjenes fra nordsiden ved Sandviken sykehus.</p>
14	60.1	<p>Elisabeth Berg</p> <p>Beboer i ytre Sandviken</p>	<p>Peker på at det bør gjøres en uavhengig kvalitetssikring av tidligere konsekvensutredninger, samt en Heritage Impact Assessment i samsvar med kravene fra UNESCO. Mener planprosessen bør gjennomgås på nytt, og at samtlige konsekvenser for Bryggen må utredes, inkl. anleggsfasen med hensyn til næringsliv og turisme. Trafikale forhold ansees at må utredes bedre med tanke på personsikkerhet, gjerder og stengsler, støy, terrorsikring samt estetikk.</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Det er gjennomført en Heritage Impact Assessment (HIA), på norsk: Konsekvensutredning for Verdensarvstedet (KUVA).</p> <p>Vurderinger av anleggsfasen har vært en del av planarbeidet, og vil arbeides videre med i prosjektering- og byggefase.</p>

				Bybanen vil kjøre på sikt i sentrum og tilpasse hastighet til situasjon, noe man har erfaring med både fra Bergen og fra andre byer. Gjerder er ikke aktuelt langs Bryggen.
15	61.2	Randi Lucie Gabrielsen Sudmanns vei 14A H0101, 5037 Bergen	Viser til hvordan Dresden Elbe Valley mistet sin verdensarvstatus som følge av en 4-felts bro, der broen ble ansett å ville skjemme områdets skjønnhet. Uttrykker frykt for at Bryggen vil miste sin skjønnhet, og med det sin verdensarvstatus (UNESCO), gjennom at Bybanen vil bryte opp sammenhengen mellom sjø, bryggefront og bebyggelsen, som er viktig i historiefortellingen om Bryggens historiske virksomhet og samfunnet som en gang var der. Konkluderer med at utredninger av andre alternativer, helt uten bane- og biltrafikk, er nødvendig.	Tatt til følge/delvis tatt til følge. Historiefortellingen om Bryggens historiske virksomhet og samfunnet som en gang var der, er pekt på Bryggens universelle verdier, som skal ivaretas i byromsutforming og i videre prosjektering. Det legges i planforslaget opp til en sone for formidling av Hansa-tiden foran Hanseatisk Museum, samt et romslig gangnett med sjøfronts promenade ved Bryggen. Alternativ uten Bybane langs Bryggen er utredet, men ikke funnet egnet ift nødvendig vern av kulturminneverdier.
16	62.1	Elsa Sveindal Rosfjord 5034 Bergen	Uttrykker frykt for at en bybane over Bryggen vil ødelegge Bryggen og Bergen sentrum. Ønsker ikke at flott trehusbebyggelse skal vike for utbygging. Stiller seg bak Bryggens Venner sin merknad. Foreslår å utvide/ forlenge dagens jernbanetunnel, som går fra jernbanestasjonen til Bontelabo, og legge Bybanen i denne. Legger til at kostnader bør komme i andre rekke i et så viktig spørsmål om byens fremtid.	Delvis tatt til følge. Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021. Bergens historiske særpreg vernes godt gjennom gjeldene plan for Vågen-området. Beste praksis tilsier et føre-var prinsipp, der kostnader ikke tillegges samme vekt.
17	63.1	Christine Sveindal Abs. Beiersgt. 50A, 5034 Bergen	Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og stiller seg bak Bryggens Venner sin merknad.	Delvis tatt til følge. Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.
18	64.1	Anne R. T. Bjørkhaug og Trygve Bjørkhaug Astrups vei 3, 5067 Bergen	Kommenterer at bybanetraséen over Bryggen, med sin forhøyning «1m» og strømmaster, vil ødelegge verdensarvstedet Bryggen. Gir sin tilslutning til Bryggens Venner sin merknad. Kommenterer at etterspørselen etter en bybane i Åsane ikke er stor nok.	Delvis tatt til følge. Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021. Passasjergrunlaget i Åsane fremgår av planbeskrivelsen.
19	74.2	Liselotte Wiemann Klingsmuget 2c, 5003	Uttrykker motstand mot en bybanetrasé over Bryggen. Bekymret for at doble jernbanespor, vogner, strømmaster og gjerder vil blokkere forbindelsen mellom verdensarvstedet Bryggen og sjøen.	Delvis tatt til følge. – Bybanen legges cirka på høyde med dagens veg, se planbeskrivelse. Gjerder langs Bryggen er ikke tillatt ihht planen. - Masteantallet i planlagt situasjonen er lavt og tilpasset

				<p>siktaksene fra passasjene.</p> <p>- Tilgjengelighet for næringslivets besøkende, bebyggelsen med passasjene samt møtestedet Bryggen for lokale brukere ivaretas i gate- og byromsutforming.</p>
20	75.2	<p>Vibeke Weglo og Are Opdal</p> <p>Formannsvei 22A, 5037 Bergen</p>	<p>Bekymret for at det kan være ødeleggende for Bryggen som verdenskulturminne og for folkelivet i sentrum at Bybanen legges over Bryggen, samt at det ikke vil betjene de tett befolkede eldre boligområdene på Fjellsiden.</p> <p>Kommenterer at konseptet med bybane i dagen har vært et underliggende premiss i konsekvensutredningen med tilleggsutredninger, men at Bergen bystyre sitt vedtak om å legge bybanen i tunnel gjennom indre deler av Sandviken er et brudd med konseptet om en synlig bybane i dagen, samt at det markerte et økt fokus på kulturminner, helhetstenking og barrierevirkninger. Peker på at dette endrer forutsetninger for flere utredninger og analyser, og at byrådet må gjøre om sitt vedtak.</p> <p>Stiller seg spørrende til det å sende tilleggsutredningen på høring nå, når denne allerede har gitt planfaglig grunnlag for byrådets innstilling til bystyret om trasévalg i Sandviken.</p> <p>Uttrykker bekymring for at Bybanen med 7 meter brede spor, kontaktledninger og -master vil skape en barriere mellom bebyggelse og kaifront, samt redusere byrommets volum og lesbarheten av de historiske omgivelsene. Kommenterer at dette er i strid med god byplanlegging og Bergen kommunes kommuneplan generelt, og målene for Torget, Bryggen og sjøfronten spesielt.</p> <p>Ønsker at en eventuell bane over Bryggen må etableres uten master og kjøreledninger. Bekymret for at det etter hvert vil dukke opp krav til gjerder og annen sikring. Kommenterer at nye konsekvensutredninger må ta hensyn til dette.</p> <p>Kommenterer at kote 2 er for lavt med tanke på flomfare, og ikke tilrådelig med tanke på saltvann og sjøsprøyt. Viser til at Bryggen bør planlegges for 1000-årsflom, jfr. rapporten «Havnivåstigning og stormflo» (DSB 2016), som per i dag er 220cm, men at «flom-kategoriene» endrer seg og at det som i dag er definert som 1000-årsflom vil skje oftere, i tillegg til at ekstremvær skjer oftere. Ønsker at det utarbeides scenarier der faglig dekkende prognoser for havnivåendringer og setningsproblematikk på Bryggen settes i sammenheng, og at alle</p>	<p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Passasjergrunnlaget i sentrum fremgår av planbeskrivelsen. Holdeplassene Torget og Sandbrogaten vil sammen med lokalbuss i Øvregaten betjene de tett befolkede eldre boligområdene i Fjellsiden.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p> <p>Tilleggsutredningen er behandlet. Det fremkom ikke vesentlige momenter under behandlingen, som rokker ved det planfaglige grunnlaget i den.</p> <p>Delvis tatt til følge.</p> <p>Planforslagets byromsutforming ivaretas ønsket om ett sammenhengende byrom fra Torgallmenningen, og Torget og ut til Festningen. Forslaget ivaretar også muligheter for å synliggjøre Bryggen mer optimalt enn i dag, da området vil bli bedre belyst, og bedre å orientere seg i. Arrangementer vil organiseres på lik linje som i dag. På de største arrangementene (som f.eks.17.mai) vil bybanevognen snu i Sandbrogaten og rutes nordover igjen derfra. Vognen fra sør vil rutes sørover, antagelig fra Bystasjonen.</p> <p>Støy- og trafikknedgangen som en Bybane gir vil vitalisere Vågen-området utenom rushtid, og gi økt allmenn ferdsel året rundt.</p> <p>Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette. Gitt gode forhold bevares arkeologi best i grunnen.</p> <p>Ekstremvær vil skje oftere, se også planens ROS analyse. Planforslaget bedrer lokal håndtering av klimaendringer ved</p>

			<p>relevante aspekter ved banens nærhet til, og høyde over, havet avdekkes i en ROS-analyse.</p> <p>Peker på at en baneløsning vil fjerne muligheten for i fremtiden å kunne reetablere de tradisjonelle fundamentene og kai-strukturene, inkludert åpne bolverkskonstruksjoner som fundament under bygningene.</p> <p>Ønsker ikke at øvrig trafikk flyttes inn mot Mariakirken og Øvregt., som ligger i Bryggens buffersone og er en integrert del av de middelalderstrukturene som skal beskyttes. Beskriver at det har vært en underkommunikasjon av de store trafikkmengdene en bybanetrasé over Bryggen faktisk representerer. Stiller seg spørrende til hvordan man skal unngå trafikkøkning i Sandviksvegen, Nye Sandviksvei, Øvregt. og Vetrilidsallmenningen når bymiljøtunnelen utsettes, og forutsetter en klargjøring av dette.</p> <p>Kommenterer at tunnelalternativet ikke har blitt vurdert like sterkt, men at dette bedre vil løse gjennomgangstrafikkproblemene i anleggsperioden, unngår trusler mot verdenskulturminnet, opprettholder kontakten mellom den historiske bebyggelsen og sjøen, betjener boligområdene ovenfor Øvregt., unngår problemer med havnivåstigning og sikkerhet, og muliggjør en styrking av Bryggen som historisk og attraktiv sjøfront. Peker på at tunnelalternativet også vil unngå avbrudd på grunn av arrangementer, parader og fester. Ønsker at samfunnsøkonomiske analyser som det legges opp til i reguleringsarbeidet, må dekke alternativet med bybane i tunnel, da det fort kan vise seg at tunnelalternativet ikke blir dyrere enn en bane i dagen.–</p>	<p>at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bybanen som er ryggraden i kollektivtilbudet kan driftes selv i perioder med stormflo over Bryggens kaikant. Vognen kan snues i Sandbrogaten. - En forlenget Fløyfjellstunnel realiseres med bedret robusthet, med ekspressbusstilbud, og med redusert behov for stengning. - Areal- og transportbehov samordnes. Bybanen letter transport i hverdagen, og reduserer behovet for miljøbelastende biltransport. - Overvannshåndtering ivaretas. - Grunnvannssituasjonen rundt Bryggen og i Sandbrogaten stabiliseres. Økt stabilitet vil si at tørkeperioder ikke i samme grad vil forårsake setninger under bygninger og gateløp. Prosjekt Bryggen's erfaringer er benyttet, og benyttes i videre detaljplanlegging. - Havstigning er behandlet som tema i ROS-analysen til planforslaget. Bybanen legges cirka på høyde med dagens veg, se planbeskrivelse. Heving av bygninger er et pågående parallelt arbeid som skjer i samråd med Riksantikvaren. Tilgjengelighet for næringslivets besøkende, bebyggelsen med passasjene samt møtestedet Bryggen for lokale brukere og ved arrangement ivaretas i gate- og byromsutforming. <p>En vesentlig nedgang i trafikk som følge av Trafikkplan sentrum sammen med forlenget Fløyfjellstunnel, gir bedre plass til kollektiv og varelevering og besøkende, og gir en betydelig nedgang i trafikkstøy ift dagens situasjon. Tilkomst skal sikres i anleggsperioden. Bygging av Fløyfjellstunnel skjer tidlig, nettopp for å kunne avlaste vegtrafikken.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning. Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
21	77.2/3 og 78.2/3	Vidar Sætre Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik	<p>Kommenterer at de foreslåtte trafikkløsningene knyttet til DS1 ikke er holdbare fordi det er planlagt å overføre trafikk:</p> <p>Fra Bryggen til Øvregt. med svært negativ effekt for Øvregt. og korridoren Nye Sandviksvei – Sandviksveien. Peker på at Øvregt. og Øvre Dreggsallmenningen ikke egner seg for økt trafikk, da de ligger inneklemt</p>	<p>Tatt til etterretning.</p> <p>Trafikalt grep i sentrum redegjøres for i planbeskrivelsen. Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom forslagens videreutviklede trafikale prinsippr fra</p>

			<p>og tett opptil en barneskole, boliger, Koengen og en liten park med front mot Bryggen.</p> <p>Til den allerede overbelastede korridoren rundt Dokken og Nøstet. Peker spesielt på at Torborg Nedreaas gate allerede er mye trafikkert og ikke egner seg for utvidelse.</p> <p>Til Strandgt. som vil gi stor trafikkøkning i korridoren Teatergt – Jon Smørs gt.</p> <p>Stiller seg kritisk til om det blir en stor nok trafikknedgang i sentrum til at det vil være forsvarlig å stenge Christies gate og Småstrandgt. for vanlig biltrafikk, samt overføre trafikken fra Bryggen til Øvregt.. Anbefaler at andre løsninger vurderes for å 1) kunne kombinere både gjennomgående biltrafikk og dobbeltsporet bybane i korridoren Christiesgt. – Småstrandgt./Vågsallmenningen – Torget, og 2) kunne overføre mesteparten av dagens trafikk både over Bryggen og i Øvregt. til en passende alternativ korridor, ifm å gjøre Bryggen bilfri. Videre anbefales: Bygge en enspors-tunnel under Christies gate mellom Kaigt. og Vågsallmenningen. Dette vil muliggjøre bruk av Småstrandgt. og den nordøstlige delen av Christies gate til to vegfelt og ett bybanespor, samt en bussholdeplass foran det gamle posthuset. Peker på at dette minner om traséalternativet 1Ab, bare med tunnel under Christies gate.</p> <p>Bygge en avlastningstunnel for biler, som også vil sikre bedre omkjøringskapasitet når det er stengte løp i Fløyfjellstunnelen. Anbefaler å gå videre med forslag om en slik tunnel mellom Dokken/Jekteviken og Bontelabo/Nye Sandviksvei, men at den går ut i det nedre nivået ved Bontelabo/ Skuteviken/ Sjøgt., og ikke i det trange boligområdet rundt Nye Sandviksvei.</p> <p>Peker på at den mye brukte Klostergarasjen, hindrer en stor del av biltrafikken fra å kunne ta i bruk Fløyfjellstunnelen.</p> <p>Kommenterer at det bør lages en områdeplan for trafikkløsninger i hele Bergen sentrum nord og vest, for å sikre at løsningene som velges for bybane, bilveg og sykkel mot Åsane med stor sannsynlighet bidrar til bedre miljø i alle delområdene innenfor planområdet.</p> <p>Peker på at eksisterende plan for banetrasé ikke har tatt hensyn til utkjørselen til fem garasjer i Koengen-anlegget. Foreslår å bygge en ny veg som sikrer ny inn- og utkjøring.</p> <p>Uttrykker bekymring for at det å ødelegge for Bontelabotunnelen vil være korttenkt, da denne kan egne seg for skinnegående transport bak sentrum i fremtiden. Foreslår å heve Bybanetraseen med cirka 2 meter ved passering av Bontelabotunnelen. Forslaget inkluderer avbøtende</p>	<p>Trafikkplan sentrum.</p> <p>Med planforslaget realiseres en lengre strekning av planlagt Sjøfrontpromenade langs Vågen, og videreføring av denne gjennom Indre Sandviken. I Sandviken bedres gangnettet, og sykkelnettet nettopp gjennom bybaneprojektet, inkludert tryggere skoleveger.</p> <p>Vern av Øvregaten og Sandviken reflekteres både i bybanevedtaket 15.12.2021 samt i Trafikkplan sentrum.</p> <p>Sjøgaten og Øvre Dreggsallmenning utformes som gate for å oppnå redusert bilisme innenfor korte avstander. Noe gateparkering i Sandviken og sentrum, samt parkering langs festningen på Bontelabo, fjernes.</p> <p>God flyt langs viktige gangakser ved sentrumsterminalen i Christiegate er vektlagt i planforslaget, ifm effektive bytter mellom bane og buss.</p> <p>Trafikalt grep er utredet og modellert i reguleringsprosjektet for å gi trygghet for valgte løsninger mht hvilke areal som må reguleres for å bygge og drifte den nye sykkel-,veg- og bybaneinfrastrukturen.</p> <p>Trafikalt grep for Sandbrogaten inkluderer utkjøring fra eksisterende garasjer; se omtale i planbeskrivelsen.</p> <p>Utarbeidet løsning for bybanens kryssing av jernbanetunnelen i enden av Sandbrogaten inkluderer utsjekk av mulighet for evt. heving av terrenget; se nærmere omtale i planbeskrivelsen.</p>
--	--	--	--	--

			<p>tiltak for tilkomst med bil og en undergang for fotgjengere ved Sandbrogt. 20, etc.</p> <p>Foreslår å bygge en bro over Vågen fra Østre Holbergallmenning til Bradbenken, i kombinasjon med en avlastningstunnel fra Jekteviken, via Klostergarasjonen til Østre Holbergallmenning. Dette vil sikre god ferdsel på tvers av Vågen, kobler Nordnes og Sandviken bedre sammen, vil fjerne eller unngå ny trafikk i sentrumsgater og forsvare stenging av Christies gate og Småstrandgt., samt muliggjøre en god sykkелеkspresveg utenfor den tette sentrumskjernen. Peker på at dette er billigere enn en tunnelloøsning. Går detaljert inn på Norconsult-notat 26/10-12.</p>	<p>Utarbeidet Konsekvensutredning i 2013 omtalte en evt. broløsning over Vågen. Løsningen ble ikke videreført til regulering.</p>
22	97	Dreggsalmenning 10-12 AS v/ Knut R. Nergaard dd 30.05.16	<p>Kopi av tidligere korresp. vedr opprettholdelse av nødvendig innkjøring til REMA 1000 i Dreggsalmenning 10-12 kvartalet. Ønsker dialog om evt. endringer i vegsituasjonen.</p>	<p>Tatt til følge. Trafikalt grep i planforslaget tillater tilkomst til kvartalets gårdsrom. Se planbeskrivelsen for nærmere omtale av endringer i vegsituasjonen.</p>
23	98	Jenny Hatlehol AS	<p>Firmaet har siden 2003 drevet sightseeingtog i Ålesund. Sender med dette innspill ifm ønsket om å benytte samme "togstasjon" som Bergens Expressen har hatt ved Fisketorget. Viser til befaring med Frode Sagmo fra Bergen Havn: Ifølge Sagmo foreligger det planer om å stenge innkjøringen ved "Minebøssen" slik at samme innkjøring som Bergens Expressen har brukt, ikke vil være mulig å gjenbruke. Etterspør mulighet for å reversere den planen, begrunnet med mangel på flere alternativ for stoppested i sentrum, ift driften firmaet ser for seg i Bergen. Sightseeingtilbudet er ikke et HOP ON/ HOP OFF tilbud, men en rundtur der passasjerene sitter på en hel runde. Cruiseterminalen på Skolten der HOP ON bussen har holdeplass i dag, ansees ikke et gunstig start-/ stoppested for rundturen. Om området som Bergens Expressen benyttet vil kunne leies ut, vil det gi gode, årlige inntekter for Bergen Havn. Ønsker kontakt rundt forslaget i den videre planprosessen.</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Myke trafikanter er høyest prioritert i sentrumskjernen, gjennom forslagens videreutviklede trafikale prinsipper fra Trafikkplan sentrum. Med planforslaget realiseres en lengre strekning av planlagt Sjøfrontpromenade langs Vågen, og videreføring av denne gjennom Indre Sandviken.</p> <p>Historiefortellingen om Bryggens historiske virksomhet og samfunnet som en gang var der, er pekt på Bryggens universelle verdier, som skal ivaretas i byromsutforming og i videre prosjektering. Det legges i planforslaget opp til en sone for formidling av Hansa-tiden foran Hanseatisk Museum, samt et romslig gangnett med sjøfrontpromenade langs Bryggen.</p>
24	99	Målfrid Krohn Sletten	<p>Stiller seg kritisk til at Bybanen vil skille verdensarvstedet Bryggen og sjøen, og kommenterer at det er lite plass til en bane her.</p> <p>Kommenterer at en Bybane blir et for tregt transportmiddel.</p>	<p>Tatt til følge. Dagens bil- og busstrafikk langs Bryggen erstattes med et bygulv med Bybane- og sykkeltrasé. Ett bygulv gjør 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. For reisetid, se planbeskrivelsen.</p>
25	100	Hans Parnefält	<p>Ser det som viktig at ny bane oppleves som et fremskritt; en effektiv forbindelse mellom Åsane og sentrum sammenliknet med buss.</p>	<p>Delvis tatt til følge. Bybanens effektivitet og reisetid er redegjort for i planbeskrivelsen. Som supplement til Bybanen mellom sentrum og Åsane skal det gå ekspressbusser i</p>

			<p>Uttrykker skepsis til høye kostnadsnivå, dersom en ikke får balansert kost-nytte.</p> <p>Er opptatt av å få vite UNESCOs og riksantikvarens ståsted vedr Bryggens verdensarvstatus.</p> <p>Stiller seg spørrende til om det er plass til banen i sentrum (fra Byparken til Bryggen), til evt. risiko for antikvariske funn, samt til om bilister bekoster en rettmessig andel av ny infrastruktur eller ikke.</p> <p>Er opptatt av en hevet bane gjør at man ikke kan se Vågen fra fortauskaféene på Bryggen.</p> <p>Ønsker at Bryggen skal være en grønn lunge, og at både bil, buss og bane bør legges under bakken.</p>	<p>Fløyfjellstunnelen.</p> <p>Kost-nytte er redegjort for i tidligere rapporter og oppsummert i skissefasen for DS1 i 2020, samt i sammenlikningsrapporten fra 2021.</p> <p>Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p> <p>Bybanen legges cirka på høyde med dagens veg, se planbeskrivelse. Attraktivitet for næringslivets besøkende, bebyggelsen med passasjene samt møtestedet Bryggen for lokale brukere ivaretas i gate- og byromsutforming. Sikt mot Vågen ivaretas.</p> <p>Dagløsning for Bybanen ble vedtatt i Bystyret etter at tunnelløsning for Bybanen var utredet og sammenliknet med dagløsning.</p>
--	--	--	---	--

Nr.	Dok.nr. (eldre sak 201807496)	Offentlige (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
26	67.3	BIR Nett AS	<p>Peker på at det er flere punkter langs DS1 der planlagt bybanetrasé sammenfaller med eksisterende bossnettrasé i lengderetning eller kryssende. For flere av disse punktene vil omlegging av bossnettet, om det er behov for det, være svært vanskelig da det mangler alternative traséer.</p> <p>Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av de tekniske begrensninger et bossnett-anlegg har, og BIR Nett vil her kunne stille sin ekspertise til rådighet, samt lage et opplegg for medvirkning og samarbeid. Gjør oppmerksom på at bossnettet er retningsbestemt og har derved fysiske begrensninger og ingen omkjøringsmuligheter.</p>	<p>Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BIR Nett AS.</p> <p>BIR Nett må legge om en del eksisterende bosnett-anlegg, og BIR er selv ansvarlig for å etablere nye bossnett-anlegg der BIR vurderer at det er aktuelt. Eksisterende anlegg må ivaretas.</p> <p>BIR Nett utreder rørbasert bossnett i Sandviken-området, og i Kristianholmplanen utredes et privat rørbasert bossnett. I utgangpunktet er ikke disse bossnettene med i Bybaneprosjektets plan, men det kan bli evt. nærføring og kryssinger av bossrør.</p> <p>Det vurderes at Bybaneprosjektet ikke skal hindre denne utbyggingen.</p>
27	71.2	Bymuseet	<p>Museet har mer enn 200.000 besøkende årlig, og tallet er stigende. Anlegg som er berørt er særlig Bryggens Museum, Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning, og friluftsmuseet i Gamle Bergen. Museets største og best besøkte anlegg ligger langs planlagt trasé. Museumsarenaene er satsningsområder for Bymuseet, og viktige bærebjelker både inntektsmessig, og som grunnlag for formidling og forvaltning.</p> <p>Håkonshallen og Rosenkrantzårnet på Bergenhus festning forteller historien om festningens sentrale plass både for kongemakt, kirke og politisk liv i middelalderen.</p> <p>På Bryggens Museum forvalter og formidler vi blant annet det store middelaldermaterialet etter de arkeologiske utgravningene på Bryggen og vi har ansvar for formidling av verdensarvstedet Bryggen.</p> <p>Et nytt planlagt publikumsbygg for friluftsmuseet Gamle Bergen vil sikre at museumsanlegget i større grad blir et helårsmuseum og mangedoble dagens besøkstall på 30.000 årlige besøkende. Bymuseet anser årlige besøkstall på 100 000 - 150 000 som realiserbart, og ber om at dette tas med i beregningen for passasjergrunnlaget i Sandviken/Nyhavnsområdet.</p> <p><u>DS1:</u> Ønsker ikke bane foran Bryggen. Kulturminneverdihensyn. Støtter</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Dialog underveis har ført frem til planens løsninger.</p> <p>Løsninger for et velfungerende byliv i sentrum er inkludert i planforslaget.</p> <p>Bekymringer knyttet til anleggsfasen er adressert underveis i dialogen med Bymuseet, og ivaretatt i planforslagets bestemmelser samt inkludert i prosjektets Miljøoppfølgingsplan (se vedlegg i sak).</p> <p>Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette.</p> <p>Tatt til følge i DS2.</p>

			<p>innspillene fra Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen. Det må uavhengig av trasévalg gjennomføres tiltak for å gjøre Bryggen bilfri.</p> <p>Ønsker nærmere utredning av terrortrusselen mot kulturverdier og folkemengder, og økt behov for sikkerhet og evakueringsmuligheter for kulturobjekter og publikum (først og fremst knyttet til Bryggen).</p> <p>Bekymret for at en Bybane over Bryggen og i Sandbrogaten eventuelt vil gi en langvarig anleggsfase og i stor grad kunne påvirke tilgjengeligheten til deres kulturarenaer, samt gi svært negativ økonomisk effekt på Bymuseet.</p> <p>Bekymret for at det er stor sannsynlighet for at kulturminner vil dukke opp i grunnen, som vil kreve ytterligere utredninger og forlengelse av prosjektet.</p>	<p>Gitt gode forhold bevares arkeologi best i grunnen.</p> <p>Prosjektet planlegges etter føre-var prinsippet: Bybanen i drift gir ikke rystelser, og vekt skal ikke tilføres undergrunnen. Et lett fundament med tiltak mot vibrasjoner er løsning på dette. Fundament for Bybanen på Bryggen vil ikke berøre kulturlagene lengre inn mot Bryggegårdene/Hanseatisk, og kun anlegges 1m under terreng. Vi viser for øvrig til at alle gravedybder som tillates, er vedlagt planens reguleringsbestemmelser.</p>
28	79.2/3/5/6/7/8	VA-etaten [nå: Bergen Vann]	<p><u>Generelt:</u> VA-rammeplaner skal inngå som en del av reguleringsplanen, jfr. bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2010, pkt. 8. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-etaten peker på at det i reguleringsbestemmelsene må stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen. VA-etaten beskriver grundig punktvis hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen.</p> <p>Beskriver at VA-rammeplanen utarbeides med faglig veiledning fra VA-etaten. Ferdig utarbeidet VA-rammeplan sendes til VA-etaten for uttalelse i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget 1.gangs behandling.</p> <p>Beskriver at løsninger for håndtering av overvann og flom må vurderes og innarbeides i tidlig planfase, samt følges opp i anleggsfasen. Viser til VA-norm for BK, retningslinjer for overvannshåndtering. Eksisterende avrenningssituasjon skal i størst mulig grad opprettholdes ved å etablere anlegg for fordrøyning og infiltrasjon av overvann.</p> <p>Det er nødvendig å legge til rette areal der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn avløpssystemets kapasitet. Slike flomveger må planlegges og vises i reguleringsplaner og i tekniske planer. I den grad Bybanen legges høyere eller lavere enn eksisterende gategrunn/terreng må eksisterende avrenning/flomveger</p>	<p>Merknad er tatt til følge.</p> <p>Det er utarbeidet VA – rammeplan som del av planarbeidet. Videre er det etablert egen møteserie med BV for samhandling, dialog og utvikling av løsninger. Overordnede planer, føringer og retningslinjer er lagt til grunn. Det er også gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet Bergen Vann.</p> <p>Løsninger for håndtering av overvann og flom er vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan. Det er satt av areal til infiltrasjon og fordrøyning av overvann.</p> <p>Det vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan på hver delstrekning for nærmere detaljer om vannforsyning og avløp.</p>

		<p>sikres. Utbyggingen må ivareta hensynet til kontinuerlig drift og vedlikehold av VA-anlegg, både i anleggs- og driftsfase. Midlertidige planer for vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering må lages for anleggsfasen. Planer for midlertidig situasjon må tas med i VA-rammeplan.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunktene mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten. VA-kart for alle DS lagt ved. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunktene mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten. VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p><u>DS1:</u> Bør utarbeides en infrastrukturplan med Graveklubben m.m.</p> <p>Trasé i sentrum: Fremføring av Bybanen i trase i dagen medfører store omleggingsarbeider for ledninger og kabler i grunnen. Spesielt utfordrende er traseen fra Kaigaten over Bryggen til tunnelinnslag i Sandbrogaten. Fra Torgalmenningen til Bryggesporden ligger det en avløpskanal (avløp felles) på 1600mm bredde og 700mm høyde. Videre langs Bryggen går det 2 stk. 1000 avløpsrør som ble bygd/lagt i 1921-22. I tillegg er det vannledning på 300-400mm på enkelte deler av strekningen.</p> <p>Ledningene ligger relativt dypt og dypere enn annen infrastruktur, som medfører at omlegging vil berøre kulturlaget flere steder. Særlig utfordrende er traseen langs Sandbrogt. der kulturlaget er spesielt innholdsrikt. I tillegg er det viktig å opprettholde grunnvannsstanden. Kommenterer at hensynet til tidevann, grunnvann og kulturlag gjør ledningsomlegging i sentrum utfordrende å gjennomføre. I utgangspunktet kan avløpsledningene rehabiliteres med NoDig-metoder (metoder med minimal graving) uten konsekvenser for grunnvannet og kulturlaget. Dersom disse ledningene må legges om blir det teknisk krevende og dyrt. Med bakgrunn i omleggingsarbeider fra tidligere etapper vil kostnadene her kunne komme opp i en størrelsesorden på 100 mill. kroner.</p>	<p>Tatt til følge. Se vedlagt VA-rammeplan</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p>
--	--	---	--

			<p>Strekningen Nikolaikirkeallmenningen – Dreggsallmenningen: På denne strekningen ble vegtraseen lagt ut på tidligere kaiområde bl.a. for å redusere belastningen på trehusbebyggelsen på Bryggen. Omleggingen i 2003/2004 medførte at veggen ble flyttet over de nevnte 1000mm avløpsledningene fra 1922 og at det måtte legges ny 400mm vannledning mellom vegbanen og kaifronten.</p> <p>Etter veglovens § 32 kan ledninger legges i veggrunn når det er gitt tillatelse til det. Vilkår for tillatelsen er at ledninger må flyttes dersom det er nødvendig av hensyn til veginteressene. På denne strekningen er avløpsledningene lagt på kaiområdet utenfor opprinnelig veggrunn. Omlegging av disse ledningene må derfor innarbeides i Bybaneprosjektet både når det gjelder tekniske løsninger og kostnader. Det samme gjelder den nye vannledningen dersom den må legges om.</p> <p>Strekningen Bryggesporden-Nikolaikirkeallmenningen: Det kan synes som om hovedvannløpsledningene også på denne strekningen er lagt på opprinnelig kaiområde, men at vegareal over tid har blitt utvidet over kaiområdet slik at ledningene i dag ligger i nåværende veg. Dette må avklares videre i prosessen.</p> <p>Overvann og flomveger: I dag eksisterer det ikke noen fungerende flomveg fra lavpunktet nederst i Vågsallmenningen mot Torget, da den opprinnelige vannveien er blitt «oppdemmet», blant annet av mange lag av asfalt. Anbefaler at vannveien vurderes og reetableres i forbindelse med kryssing av Bybanen.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p>
29	80	Byantikvaren	<p>Generelt: Beskriver at det aktuelle strekket mellom sentrum og Ytre Sandviken er blitt dokumentert og analysert i en rekke sammenhenger de siste 20 årene, men at strekket Eidsvåg – Åsane ikke er like godt dokumentert og behandlet, og at kunnskapen om disse områdene er noe mangelfull. Det vil bli behov for å gå nærmere inn på problemstillinger og løsninger ved detaljering av traséen, og deler av den vedtatte traseen er heller ikke tilstrekkelig utredet. Dette gjelder i stor grad forlengelsen av Fløyfjellstunnelen med tunnelinnslag både i Sandviken og Eidsvåg.</p> <p>Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet. Store deler av bybanetraseen vil komme i berøring med svært verdifulle kulturminner og kulturmiljøer. Dette tilsier at det må</p>	<p>Underveis i planarbeidet har det vært tett dialog med Byantikvaren.</p> <p>Byantikvaren har utarbeidet kulturminnedokumentasjon for planområdet og tilstøtende områder i Kulturminnegrunnlag for bybanen Bergen Sentrum- Åsane (2012) og Tillegg til kulturminnegrunnlag - delrapport 3 (2018). Det vises til disse dokumentene for utfyllende informasjon om kulturminner og kulturmiljøer i og rundt planområdet. Reguleringsplanene er utarbeidet i tråd med Kulturminnestrategien i Bergen vedtatt i juni 2019.</p> <p>I planbeskrivelsen til de ulike delstrekningene er det</p>

			<p>gjøres et grundig arbeid for å sikre verdiene i arbeidet med de ulike reguleringsplanene. Reguleringsplanen må sikre at det stilles høye krav til detaljutforming og materialbruk. Ber om å få være i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i det videre planarbeidet.</p> <p>DS1 er spesielt sårbar for linjeføring og innføring av nye elementer. Kulturminnegrunnlaget for Vågen, Kaiene og verdensarvstedet Bryggen er et godt utgangspunkt for videre analyser og vurderinger, og presiserer at spesielt kartet som viser de historiske veifarene, plassene og allmenningene er et viktig innspill til videre detaljering av linje og møblering.</p> <p>Det må tas spesielle hensyn til allmenningene som viktige strukturerende elementer i byrommet. Kartet som viser de ulike stilene som preger bebyggelsen kan også gi viktige innspill til utforming og materialvalg. Må rettes særlig fokus på reduksjonen av trafikkbelastningen i Øvregaten, håndtering av turistbusstrafikk og risiko for endringer i hydrogeologiske forhold i forbindelse med tiltaket.</p> <p>Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet. Merknader til konsekvensutredninger og tilleggsutredninger fra kulturminnemyndighetene skal følges opp i planarbeidet. Byantikvaren kommenterer at flere av tidligere nevnte innspillene (samt forutsetninger fra HFK) allerede er satt i gang, men trekker frem enkelte av tiltakene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oppfordrer til at det så snart som mulig søkes avklaring av tiltakets innvirkning på Bryggen som verdensarvsted gjennom KLD og en internasjonal faggruppe (ICOMOS) med vurdering av konsekvensene (Heritage Impact Assessment). Kommenterer at metoden ble tatt i bruk av Norconsults kulturminnefaglige ekspertise, som en del av tilleggsutredningene i 2013, men at det også bør utføres av en uavhengig internasjonal gruppe. Beskriver at en Heritage Impact Assessment-analyse skal foreligge før planarbeidet legges ut på høring. - Understreker viktigheten av å følge opp punktet om tiltakets barriereeffekt, både fysisk i forhold til skinner, høyder og andre faste elementer, og opplevelsesmessig. Direktivet om antiterroriltak blir også viktig å avklare i plansaken. - Beskriver kulturminneforvaltningens innspill om trafikksanering med reduksjon av bil- og busstrafikk som viktig. Økt belastning på det omkringliggende sårbare veinettet må avklares, både når det gjelder lokaltrafikk og utfordringer knyttet til den stadig 	<p>beskrevet virkninger og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. For virkninger av planene se også Kulturminnefaglig dokumentasjon av objekter som reguleres revet per delstrekning, ved navn: RA-DS4-011, RA-DS3-011, RA-DS2-013, RA-DS1-009.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p>
--	--	--	---	---

			økende turistbuss-trafikken.	
30	82.2 85	Statsbygg	<p>Generelt: Statsbygg uttrykker et ønske om å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Ber om et møte med tiltakshaver til høsten for å kunne jobbe for at deres prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for den nye Bybanen, og for å jobbe for at viktige statlige interesser ivaretas.</p> <p>Uttrykker seg positive til alle tiltak som kan medføre bedre tilgjengelighet for myke trafikanter og bidra til byutvikling. Peker på at det for staten er særlig viktig at besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter befinner seg nær høyfrekventerte kollektivholdeplasser og med god tilrettelegging for gange og sykkel. Statsbygg uttrykker et ønske om å involveres i oppstarten av det videre planarbeidet. Ber om et møte med tiltakshaver til høsten for å kunne jobbe for at deres prosjekter og eiendommer bygger opp om målene for den nye Bybanen, og for å jobbe for at viktige statlige interesser ivaretas.</p> <p><u>DS1:</u> Interesser knyttet til Gulating lagmannsrett og Bergenhus festning.</p> <p>Gulating: Peker på viktigheten av hensyn til virksomheten Gulating lagmannsrett, som er tidligere omtalt i forbindelse med uttalelser til reguleringsplan for midlertidig endeholdeplass i Kaigt. (201605796) og i plandokumentene til nevnte reguleringsplan.</p> <p>Ber om at Statsbygg involveres i det videre arbeidet for å nærmere vurdere risiko og sikkerhetsmessige hensyn knyttet til domstolvirksomheten. Ønsker at det gjennomføres tilstrekkelig avbøtende tiltak mot støyende arbeid i anleggsperioden av hensyn til drift og avholding av rettsmøter. Bergen brannvesen.</p> <p>Bergenhus: Kommenterer at Statsbygg forvalter Håkonshallen, Rosenkrantzårnet, stallbygningen, portkastellet og Jørgen Hanssøns ringmur på Bergenhus festning. Ønsker å fremheve kulturminnehensynene.</p> <p>Peker på at Håkonshall er automatisk fredet, og for de andre anlegg vises det til fredningsvedtaket. Antar at dette ivaretas i det videre planarbeidet og under anleggsperioden for både ny bybane og ny sykkelrute mot Sandviken.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Det er gjennomført møter med Statsbygg og andre parter om både Gulating lagmannsrett, Bergenhus festning og Norges Handelshøyskole (NHH).</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p>

31	83.1	Bergen Brannvesen	<p>Generelt: Den planlagte bybane- og sykkeltraseene vil endre trafikkavviklingen slik den er i dag. Det forutsettes at traseene ikke reduserer tilkomst og areal for oppstillingsplasser for brannvesenets utrykningskjøretøy. Dette er viktig både under anleggsperioden og når traseene er ferdigstilt.</p> <p>Videre forutsettes det at brannvesenet holdes løpende orientert om forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter, samt forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for sløkkevann. Det vil kunne være behov for gjennomgang av tilrettelegging for utrykningsveier for å ivareta eksisterende tilgjengelighet og innsatstider.</p> <p>Beredskap i forbindelse med tunneldriving må vurderes særskilt. Forhold rundt beredskapsorganisasjonen må være avklart før oppstart av tunneldriving.</p> <p>Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats», en informasjon fra Bergen brannvesen om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann- /skadested. Dokumentet finnes på Bergen brannvesens internettside.</p> <p>Det må gjennomføres beredskapsanalyser for delstrekninger og hele strekningen Bergen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst- og innsatsmuligheter.</p> <p><u>DS1:</u> Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS1 og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst og innsatsmuligheter.</p>	<p>Tatt til følge. Det er gjennomført egne møter med Bergen Brann i løpet av planprosessen, der brannanalyser og beredskapsrelaterte tema er diskutert på tvers av alle strekninger innenfor BT5 (byggetrinn 5).</p> <p>Tatt til følge. Eget møte er avholdt om innsatsområde langs verdensarvstedet.</p>
32	44.2	Bymiljøetaten, Bergen kommune	<p>Generelt: Bymiljøetaten uttaler at de må involveres i planleggingen og utformingen av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Bybane gjennom sentrum vil påvirke byrommene i stor grad. Det må tas hensyn til byforming og bybruk. Hensynet til landskap, byrom og tilpasning til sideterreng og omgivelsene må vektlegges gjennom hele prosjektet. Dette må også i størst mulig grad gjelde for nødvendige midlertidige tiltak i gjennomføringsfasen.</p>	<p>Tatt til følge. Det er gjennomført flere møter med Bymiljøetaten. Bymiljøetatens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Bymiljøetaten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p>

		<p>Bymiljøetaten må bli involvert i planlegging og utforming av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, med tett dialog også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn. Det bør også bli avklart på et tidlig tidspunkt hvilke offentlige områder Bymiljøetaten skal ha ansvar for. Dette gjelder både veg, torg, snarveier, sykkel- og gangtraseer og andre aktuelle områder.</p> <p>Hensynet til natur og friluftsliv må vektlegges og det biologiske mangfoldet må ivaretas eller styrkes. Foreslår styrking av biologisk mangfold ved at «grå» områder beplantes. For deler av strekningen må hensyn til jordvern vektlegges. Beskriver at det er nødvendig at det utarbeides en beplantningsplan for bytrær langs traseen. Det må gjennomføres en kartlegging av verdifull vegetasjon, og en tiltaksplan for å sikre denne.</p> <p>Blågrønne strukturer og elementer skal bevares og forsterkes, og hensynet til disse må veie tungt. Byggegrenser langs sjø og vassdrag fastsatt i KPA må gjelde. Park/natur/randvegetasjon langs vann og elver må bevares.</p> <p>Peker på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for massedeponering og uttransport. Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt, og deponering av masser i Griggastemma og videre utfylling i Jordalsvatnet må unngås. Dersom inngrep i eller ved vann og vassdrag planlegges, må vassdragskompetanse i Bymiljøetaten kontaktes.</p> <p>Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenginngrep er planlagt gjennomført, og eventuell nødvendig kartlegging av omfang. For forurenset grunn må det utarbeides en plan, som må godkjennes av kommunen etter kap. 2 i forurensningsforskriften, for håndtering av disse massene.</p> <p><u>Trafikkfaglige forhold:</u> En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrasé, legges til grunn for planarbeidet, jfr. Konsekvensutredning (2013). Temaet vil bli behandlet i en egen tiltakspakke, som vil bli oppdatert som en del av vurderingene i skissefasen av prosjektet. Bymiljøetaten må bli inkludert i dette arbeidet.</p> <p>Areal som er nødvendig for å vise tilknytning til tilgrensende veier og andre kommunale anlegg må inkluderes i planområdet. Dersom</p>	<p>For Griggastemma og Jordalsvatnet, se DS3.</p> <p>Tatt til følge. Se Miljøoppfølgingsplan.</p> <p>Tatt til følge. Se juridisk Plandokumentasjon.</p> <p>Christiesgate er innlemmet i planområdet. Øvregaten er</p>
--	--	---	---

		<p>tilgrensede gater i boligområder får sterkt endret bruk, må disse inkluderes i planområdet.</p> <p>Offentlige trafikkområder skal planlegges i tråd med normalkravene angitt i Vegnormer for Bergen kommune og Statens vegvesens håndbøker.</p> <p>Avvik fra normalene skal unngås så langt som mulig, og eventuelle avvik skal fremkomme tydelig i planen, begrunnes og dokumenteres.</p> <p>Valg av vegklasse skal begrunnes. Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.</p> <p>Det skal komme tydelig frem i planen dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.</p> <p>Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.</p> <p>Trafikksikkerhet: Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.</p> <p>Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttes omkringliggende gang- og sykkelveger. Krysningpunkt skal vurderes spesielt, i tråd med SVV håndbok V127. Viser til Bergen kommune sine krav til universell utforming på alle bygg og anlegg, herunder veganlegg beregnet for myke trafikanter. Viser til vedtatt Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017.</p> <p>Avkjørsler: Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i plan og følge gjeldende krav i henhold til SVVs håndbøker N100 og V121. Tallet på avkjørsler fra offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Frisiktsoner må sikres tilstrekkelig areal på plankartet.</p> <p>Veglys: Veglys skal omtale og være en del av rekkefølgekravene, også ved</p>	<p>vernet gjennom reguleringsplan fra 2006; denne planen opprettholdes og vil gjelde for omlagte lokale busstilbud til Øvregaten etter etablering av Bybane.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge. Se Overordnet Lysplan.</p> <p>Tatt til følge.</p>
--	--	--	---

		<p>oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p>Dokumentasjon i planarbeidet: Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert mtp fremtidig sikringsbehov. Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene. Det siste gjelder tilsvarende for breddeutvidelser. Ved enfeltsveger skal møteplasser fremgå tydelig i planen. Bymiljøetaten viser til at de skal ha tilsendt detaljerte tekniske planer (inkl. veglys og skiltplan) til godkjenning for nye kommunale vegområder, og ved endringer på eksisterende kommunale vegområder, før søknad om igangsettelse sendes. De tekniske detaljplanene skal utformes i henhold til SVVs håndbok R700.</p> <p>Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende veitekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer. Bymiljøetaten kommenterer at de vil komme med ytterligere kommentarer når det foreligger plan for adkomst, vegareal, gang- og sykkelveger og parkering til, langs og i planområdet.</p> <p><u>Med tanke på sykkel generelt;</u> Forutsetter at planavgrensningen er tilstrekkelig for å legge til rette for hovedsykkelse. For å legge til rette for sykkelveg med fortau trengs en bredde på minimum 4-6 meter.</p> <p>Arealbruk på offentlig eid, men privat brukt areal, må avklares. Tilrettelegging for allmennheten på slike arealer må prioriteres. Mulige koblinger fra hovedsykkelse/gangakser til sjøen må utredes. I den grad sykkelvegen skal tilknyttes tilgrensende områder, må dette vises og planområdet inkludere dette. Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.</p> <p><u>Øvrig medvirkning:</u> Bymiljøetaten ønsker i hensiktsmessig grad å bli involvert i planprosessen i tiden fremover, og vil komme tilbake med en nærmere angivelse av tema og områder som vi i særlig grad ønsker å være i dialog om. De kan i den sammenheng også informere om prosjekter som Bymiljøetaten er involvert innenfor eller i nærhet til planområdet. Bymiljøetaten uttaler at de regner med å bli kontaktet i nødvendig grad i det videre planarbeidet.</p> <p><u>DSS:</u></p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Tatt til følge.</p> <p>Se planforslag for DSS (hovedsykkelse).</p>
--	--	--	--

			<p>Tilrettelegging for gående og kollektivtrafikk må vektlegges også utenfor bybanetraseen, som på strekningen mellom Bradbenken og Munkebotnstunnelen. Kommenterer at det bør vurderes å opprette snarveg for syklende og gående gjennom festningsområdet på Koengen, eventuelt som et tillegg til hovedsykkelruten ved Bontelabo.</p> <p><u>DS1:</u> Peker på at byromsaksen fra Johanneskirken til Fjellveien skal være en del av overordnet blågrønn struktur i sentrum.</p>	<p>Tatt til følge. For plangrep, se illustrasjonsplanen m.m.</p> <p>Tatt til følge. Se for eksempel vedlagte illustrasjonsplaner.</p>
33	33.2	BKK Varme AS [nå: Eviny]	<p>Kommenterer at det for DS1 er flere punkter hvor tenkt bybane og fjernvarmetrase er sammenfallende eller kryssende, og at det ved flere av punktene vil være krevende å finne løsninger for eventuell omlegging av fjernvarmetrase da det mangler alternative traseer.</p> <p>Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av forsynings sikkerheten for fjernvarme, samt lages et opplegg for medvirkning og samarbeid. Minner om at eventuelle omlegginger av fjernvarmetrase er kun kan gjennomføres mellom midten av mai og midten av september.</p> <p>Ønsker å fortsette det gode samarbeidet i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane, der det er stort fokus på å finne gode totalløsninger, både for Bybanen og infrastrukturen under bakken.</p>	<p>Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Varme AS.</p> <p><u>DS1:</u> BKK Varme må legge om en del av sine eksisterende fjernvarmeanlegg for å tilpasse seg Bybaneutbyggingen. I tillegg til det, så planlegger BKK Varme en ny Fjernvarmetrase over Torget fra Harbitzhjørnet, og inn i Vetrilidsallmenningen. Eksisterende anlegg må ivaretas i anleggsperioden.</p> <p><u>DS2:</u> BKK Varme har ikke fjernvarmeanlegg i området i dag, men vurderer å bygge ut fjernvarmeanlegg mot Kristiansholm og videre til Norges Handelshøyskole.</p> <p><u>DSS:</u> En videreføring av BKK Varmes fjernvarmenett i retning nordover er tenkt bygget langs Sjøgaten fra Festningskaaien til Kristiansholm. Hvordan dette kan løses teknisk er omtalt i teknisk forprosjektrapport (RA-DSS-004 Teknisk forprosjekt).</p>
34	72.2/3	BKK Nett AS	<p>Generelt: Anlegg som drives i medhold av anleggskonsesjon bør inntas som hensynssone i arealplaner. Dette gjelder dog ikke kablede anlegg under bakken, som av beredskapsmessige hensyn ikke bør inntegnes i plankart.</p> <p>BKK beskriver at BKK Nett har ansvar for å utarbeide en kraftsystemutredning som skal sikre en rasjonell utbygging av regionalnettet. Rapporten oppdateres annethvert år (sist oppdatert juni 2018) er tilgjengelig på BKK sine nettsider. BKK viser til at det i kraftsystemutredningen er beskrevet to tiltak som vil komme i berøring med planområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny 132kV-forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til 	<p>Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Nett AS.</p> <p>Konflikter med dagens anlegg, omlegginger, oppgradering og fornying av anlegg, og BKK Nett sine planer for nye/forsterking av anlegg er beskrevet i Teknisk forprosjekt på hver delstrekning. Dette må også følges opp nærmere i prosjektering og byggefase.</p>

Sandviken transformatorstasjon.

- Ny 132kV-forbindelse fra Sandviken transformatorstasjon til Jordal transformatorstasjon.

Gjennomføringen for disse tiltakene er angitt frem til 2025 og 2030. BKK beskriver at strømforsyning av nye likerettere og Bybanestopp også vil medføre behov for fremføring av nye høyspenningskabler og etablering av nettstasjoner. BKK uttrykker at behovet for nye nettanlegg må tas hensyn til i det videre arbeidet med reguleringsplanene.

BKK beskriver at kartunderlag som beskriver deres nettanlegg på forespørsel kan oversendes fra deres gravemeldingstjeneste. For kartunderlag som viser kraftsensitive opplysninger, må det inngås en sikringsavtale, og det kreves taushetserklæring før slikt kartunderlag kan utleveres. BKK beskriver at det av beredskapsmessige hensyn ikke er ønskelig at kabeltraséer inntegnes i planen, jfr. Forskrift om beredskap i kraftforsyningen §6-2, og NVEs veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.

BKK forteller at de ønsker å bidra i det videre planarbeidet og i de tekniske forprosjektene, for å i samarbeid kunne komme frem til gode totalløsninger for Bybanen og BKK Netts infrastruktur.

Bybanetraséen:

De delene av traséen som planlegges som tunnel, bortsett fra i områdene ved tunnelinnslagene, vil i utgangspunktet i liten grad komme i direkte konflikt med deres eksisterende nettanlegg. Der traséen planlegges som daglinjestrekninger, vil den komme i konflikt med deres forsyningsanlegg i ulik grad.

De informerer videre om at hovedkonfliktpunktene mellom vedtatt Bybanetrasé og BKK Netts anlegg ble kommentert i deres høringsuttalelse til konsekvensutredningen 2013. Videre beskrives en oppsummering av de viktigste konfliktpunktene. For samtlige av konfliktpunktene, beskriver BKK at forbindelsene som berøres er viktige for strømforsyningen av ulike deler av Bergen og at det følgelig ikke kan påregnes at samtlige kabler eller ledninger i hvert enkelt konfliktpunkt kan kobles ut samtidig. Tiltak i de ulike punktene må også sees i sammenheng, slik at utkoblinger ikke skjer flere steder samtidig.

- OPI-kanal i Småstrandgaten som ble etablert i 2007.
- Planlagt tunnelinnslag i Sandbrogaten kommer i direkte konflikt med 45kV-kabelforbindelsen mellom Koengen og Sandviken

			<p>transformatorstasjoner. Denne forbindelsen er eneste forsyningsmulighet til Koengen transformatorstasjon. Kablene er oljetrykkskabler, og en omlegging vil bli teknisk komplisert og kostnadskrevende.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koengen transformatorstasjon ligger delvis innenfor den skisserte plangrensen. Av beredskapshensyn er det viktig at BKK Nett sikres adkomst for trailertransport fra Sjøgaten via Bontelabo. - Hovedtraséen for 11kV-kabler fra Koengen transformatorstasjon mot Bergen sentrum i Sandbrogaten. - OPI-kanal for 22kV-kabler i Åsamyrane. - Bybanetraséen krysser 132kV-luftledningen til Salhusvegen transformatorstasjon, som forsyner store deler av Åsane bydel. Luftledningen drives under særskilt anleggskonsesjon. Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF 2006) angir avstandskrav fra linjen til kryssing og nærføring for andre elektriske installasjoner og anlegg. Ledningen er eneste forsyning til Salhusvegen transformatorstasjon, og det kan derfor ikke påregnes at linjen kan kobles ut. <p>Anleggsarbeid nært ved BKK Netts anlegg kan også implisere risiko for brudd på strømforsyningen, som følge av rystelser.</p>	
35	45.2	Bergen Havn AS	<p>Viktig å bevare kaifronter.</p> <p>Plankartet viser ikke konkrete tiltak. Ber om å få oversendt dokumentasjon når dette er ferdig utarbeidet. Privat eiendomsrett må respekteres; at tiltak utenfor egne eiendomsgrenser krever samtykke fra grunneier. Dette gjelder BOH, grunneier av eiendommer som planen berører.</p> <p>Minner om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i sjøområdet krever tillatelse fra BOH, jf. hfl. Kommenterer at en orientering om denne søknadsplikten bør inntas i reguleringsbestemmelsene, og at det ikke er tilstrekkelig at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes til BOH i god tid før tiltak iverksettes.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Dialog undervegs har ført frem til planens løsninger. Kun én mindre høydejustering av eksisterende kaifront ved Dreggehopen er inkludert i planen.</p> <p>Planområdet strekker seg ikke ut i sjø.</p>
36	48.2/3	Forsvarsbygg	<p>Forsvarsbygg uttaler seg på vegne av Forsvarsdepartementet med hensyn til å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser, og er innsigelsesmyndighet i saker etter plan- og bygningsloven. I tillegg uttaler Forsvarsbygg seg i saker som gjelder nasjonale festningsverk og vårt øvrige oppdrag.</p> <p>Forsvarsbygg ser at planområdet innbefatter deler av Forsvarets eiendom. Vi forbeholder derfor oss retten til å inngi innsigelse senere i</p>	<p>Tatt delvis til følge.</p> <p>Dialog undervegs har ført frem til planens løsninger, som innebærer en endring av dagens bruk av areal i Sandbrogaten.</p> <p>Forsvarsbygg ønsker i utgangspunktet ingen endring av dagens situasjon, som oppleves som funksjonell. Under utviklingen av plangrepet er det arbeidet med:</p>

		<p>planprosessen når planen gir et bedre vurderingsgrunnlag.</p> <p><u>DS1:</u> Beskriver at Bergenhus må ivaretas som kulturarena og kulturminne, og at følgende forhold må behandles særskilt i planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tilkomst til festningen - Trygg ferdsel til/fra bybane-/busstopp og festningen. Plassering og utforming av holdeplasser m/ tilkomst bør vurderes med tanke på at publikum skal kunne forlate arenaen trygt etter endte arrangementer. - Behov for å evakuere store publikumsmengder fra Koengen. <p>Forsvarets tilkomst til festningen for militært personell og materiell må ivaretas. Følgende må ivaretas under anleggsfasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evt behov for anleggstrafikk inne på festningens områder skal avtales særskilt og i god tid med Forsvarsbygg v/ Festningsforvalter. - Festningens leietakere – både militære og sivile, må sikres god tilkomst til festningen, slik at både personellmessige behov og vareleveringsbehov sikres på en tilfredsstillende måte. - Forsvarets og Forsvarsbyggs personell må kunne benytte innkjøringen til Koengen via porter i Sandbrogaten. Dette er særlig viktig i arrangementsesongen. - Inntektsbortfall knyttet til planlagt kommersiell virksomhet på Bergenhus festning, inkl. Koengen, forutsettes kompensert i anleggsperioden. <p>Det forutsettes at forsvarssektoren ikke påføres kostnader som følge av anleggstiltakene.</p> <p><u>DSS / DS1 :</u> Vedlagte høringsuttalelse er vårt innspill til planen for hovedsykkelruten.</p> <p>Vedlegg; gammelt innspill (Høringsuttalelse – Bergensprogrammet - Forslag til forprosjekt for trase for hovedsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken, saksnr. 201610134): Sykkeltrasé vil passere hovedport for inn- og utkjøring til indre festning via Rosenkrantzporten på Festningskaaien, der all varelevering med større kjøretøy til festningsområdet foregår, samt at det er innsatsvei for nødetatene. En sykkeltrasé her vil medføre et mer uoversiktlig trafikkbilde og en større fare for trafikkuhell.</p> <p>Bergenhus festning er Bergens største utendørs kulturarena og</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hensyn til arrangementer på Koengen - Hensyn til daglig bruk av bygningene herunder varelevering og tilkomst m.m. - Hensyn til vern av bygninger og kulturmiljø - Hensyn til sikkerhetsaspekt på kveld/ natt - Hensyn til dagens mangfold av målpunkt i Sandbrogaten <p>Innledningsvis ble det avholdt en workshop for Sandbrogatens grunneiere om ulike scenarier i Sandbrogaten knyttet til lokalisering av Bybaneholdeplass.</p> <p>Hovedgrepet i planen går ut på å fjerne deler av gjerdene, samt å tilrettelegge for at bygningene langs gateløpet kan henvendes mot Sandbrogaten. I dette plangrepet ligger en mulig aktivisering, og eventuell ny bruk av bygningsmassen. I bakkant av holdeplassen planlegges det for en plassdannelse mellom Musikkbygget og Forsvarsmuseet. Gjerdet og port er her trukket vestover slik at fasadene til Museet og Musikkbygget ligger ut mot denne plassen. Hensikten er å etablere et større plassrom rundt holdeplassen og gi denne en større kapasitet. Plassdannelsen vurderes å ha en viktig funksjon i utvikling av byliv og aktivisering av området. Plassen knytter holdeplassen tettere sammen med Forsvaret sine bygg, og det ligger et potensial i både tilknytning og synliggjøring av deres virksomhet. Museet ligger i direkte tilknytning til holdeplassen, og ved en tilpasning av bygget kan museet få inngang rett fra holdeplassen. Plassen ligger på nivå med musikkbygget og er noe nedsenket i forhold til gateløpet og holdeplass. Høydeforskjellen løses med bruk av trapper og sittekanter. Eksisterende trær i området reetableres i plantefelt. Et smalnet plantefelt langs Norønnhallen besørger tilstrekkelig areal til gående. Universell utforming sikres gjennom foreslått rampe fra Øvre Dreggsallmenning. Øvrig tilkomst for biler samles ved hovedinngangen, som derfor gis økt bredde.</p> <p>Nord for holdeplassen ligger tunnelportalen til banen. Portalen foreslås etablert i naturstein med trappeløp på hver side slik at det sikres god tilknytning til Nye Sandviksveien. Det foreslås å etablere nivåer med hvilerepos i tilknytning til trappeløpet på østsiden av portalen. Dette vil bidra til å bryte opp murene og samtidig</p>
--	--	---	---

			<p>arrangementsvirksomheten genererer store ringvirkninger for byens næringsliv. Vi er avhengig av en god trafikkavvikling og tilkomst til festningen. For å oppnå en bedre trafikal løsning er vår anbefaling å legge sykkeltrasè på motsatt side av Festningskaaien slik at den følger kaiområdet ut til Bontelabo og ikke følger langs fortau langs festningsmuren.</p> <p>Parkeringsplassen utenfor festningsmuren v/Bontelabo er et viktig tilleggsareal for en av våre største leietakere i sommersesongen og ved en stenging av eksisterende parkeringsplass er det viktig at dette området fremdeles kan benyttes som en del av oppmarsj område for publikum ved de større konsertene som arrangeres på festningen.</p>	<p>kunne etablere hvileplasser tilrettelagt med benker og beplantning. På toppen av portalområdet etableres en liten plassdannelse, som kan møbleres og ha sykkelstativ. Det vestre trappeløpet er en rettløpstrapp som i dag er inne bak murene på Forsvaret sin eiendom. Trappen er beregnet for intern bruk. Planforslaget tilrettelegger her for en offentlig trapp isteden, da den ligger med god forbindelse til fortausareal langs banetraseen i Sandbrogaten.</p> <p>Sykkeltraseen i Sjøgaten er planlagt som sykkelfelt, da strekningen for øvrig er en hovedrute bestående av sykkelfelt.</p> <p>Parkeringsplassen utenfor festningsmuren v/ Bontelabo er planlagt benyttet til anleggsvirksomhet, for deretter å fungere som oppmarsj område/ grøntområde, uten bilparkering.</p>
37	52.2	Byarkitekten	<p>Generelt: Byarkitekten har satt i gang arbeidet med rullering av Bergen kommunes arkitekturstrategi, og støtter planenes ambisjoner og fokusområder. Plassering av holdeplassene vil ha innvirkning på bevegelsesmønstre og utforming av byrom og gatenett i etablerte områder, og vil legge premisser for by- og byromstrukturen i lokalsenter områdene.</p> <p>Byarkitekten ønsker å delta aktivt i reguleringsarbeidet, vedr helhetsløsninger ved nye holdeplasser, spesielt i skissefasen av arbeidet. Ønsker å bidra til at ny kommuneplans begreper, «stedets egenart» og «karakter» gjøres forståelige, og at transformasjonsråder fra sentrum til Vågsbotn sikres forutsigbarhet for utbygger, nabo og saksbehandler.</p> <p>Ønsker fokus på problemstillinger som Bybanen vil ha innvirkning på, i arbeidet med reguleringsplanene, både som anlegg, og som premissgiver for en stedegen byutvikling. Problemstillinger er knyttet til hva som menes med stedstilpasning, hva som er spesifikt for Bergen – både overordnet og i de ulike lokalsentrene – og hvordan arkitektur kan bidra til å videreutvikle stedets egenart langs traseen, samt bidra til å skape ny, særegen identitet i transformasjonsområdene og lokalsentrene rundt Bybanestoppene.</p> <p>Spesielt ser Byarkitekten viktigheten av å se «landskap og byrom» og «plassering av holdeplasser», i en sammenheng, fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene, og virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Dialog underveis har ført frem til planens løsninger.</p> <p>Landskap, byrom og plassering av holdeplasser er sett i sammenheng med hverandre. Det har vært fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene og langs traséene, samt virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.</p> <p>Hensyn til eksisterende bymiljø er vektlagt i planens vedlagte faseplaner for anleggsgjennomføring.</p>

38	SAK 201807497, dok. 75	Statens vegvesen	<p>Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.</p> <p>Vegvesenet stiller seg svært positive til at det planlegges for en helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange, som er avgjørende for å nå mål om reduksjon av biltrafikken i Bergen. Stiller seg støttende til bybanens to hovedmål (skal bidra til god byutvikling og skal gi en trygg og effektiv reise), og til at lokale myndigheter gjennom planlegging av bybane og sykkelveg til Åsane følger opp føringer om nullvekst i biltrafikken og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p><u>Sykkel</u> Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafikksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende med høy standard.</p> <p>En skulle helst sett at planarbeidet tilrettela for en sammenhengende sykkelrute gjennom sentrum, men har forståelse for at planarbeidet for sykkel følger dette byggetrinn for Bybanen. Forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge</u> Planarbeidet må tidlig avklare hvordan byggingen kan skje trinnvis slik at framkommeligheten i sentrum og på det overordnede vegnettet ivaretas på best mulig måte. Kommenterer at forlenging av Fløyfjellstunnelen er viktig for den totale gjennomføringstiden av prosjektet, og at planarbeidet bør legges opp slik at en så tidlig som mulig kan få startet opp arbeidet med tunnelen.</p> <p><u>Koordinering mot andre planer</u> Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traséen, både offentlige og private. God koordinering mot disse planene er viktig for effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg.</p> <p><u>Forhold til vassdrag</u> SVV er i henhold til Regional plan for vannregion Hordaland 2016-2021 pliktig til å gjennomføre tiltak for å oppgå god økologisk tilstand i en rekke vegnære innsjøer i planperioden.</p>	<p>Statens Vegvesen har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er gjennomført mange møter med Statens Vegvesen, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet.</p> <p>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Utbyggingsrekkefølge: Faseplaner for anleggsgjennomføringen legger opp til at arbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel skal starte så tidlig som mulig. Det er vurdert som nødvendig å åpne forlenget Fløyfjellstunnel før man kan starte arbeidet i dagens E39, Åsaneveien. Anleggsarbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel må koordineres med Statens vegvesen sitt prosjekt Fløyfjellstunnelen sør.</p> <p>Koordinering mot andre planer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vågsbotn: Det er avholdt flere møter med SVV angående løsninger i Vågsbotn. Byggearbeid for de to prosjektene/planene må koordineres, både dersom bygging skjer parallelt og dersom bygging skjer på ulike tidspunkt. Den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn skal ikke komme i konflikt med E16/E39-prosjektet, men løsninger for E16/E39 må også tilpasses den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn. - Eidsvågveien: Selve planarbeidet med områdereguleringsplan av deler av FV367 som SVV henviser til i sin merknad, er avsluttet. Reguleringsplanforslaget for Bybanen inneholder koblinger for gående og syklende mot nord-vest i Helleveien ved NHH holdeplass (delstrekning 2), og mot sør-vest i Eidsvågveien ved Eidsvåg holdeplass (delstrekning 3). Koblingene tilpasser seg dagens situasjon og kan koble seg på et eventuelt fremtidig prosjekt for tilrettelegging av sykkel og gange rundt Eidsvågneset.
----	------------------------------	------------------	--	--

			<p><u>Medvirkning i videre arbeid:</u> SVV peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid. Uttalelsen til varsel om oppstart ikke er uttømmende, SVV vil følge arbeidet og komme med tilbakemeldinger underveis. Når detaljreguleringsplanen for Kaigaten - Sandbrogaten blir lagt ut til offentlig ettersyn og det foreligger et konkret planforslag, vil SVV vurdere om deres interesser er tilstrekkelig sikret i planen.</p>	
39	91.1/2	Hordaland fylkeskommune (HFK) (nå: Vestland fylkeskommune (VLFK))	<ul style="list-style-type: none"> - Ønsker å bygge videre på suksessen til Bybanen og de investeringene som er gjort. I regionale planer og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen en prioritert satsing. Videre utbygging vil også bedre bruken av kapasiteten i dagens infrastruktur. - Understreker viktigheten av å utvikle et helhetlig og gjennomgående kollektivtilbud som er attraktivt for de reisende, er godt integrert i bybildet, forutsigbar, med høy frekvens og god fremkommelighet. Kommenterer at Bybanen er riktig konsept for Bergens størrelse, og at det er riktig å fortsette å videreutvikle dette konseptet. Å skulle koble sammen to ulike kollektivtransportkonsept i sentrum vil gi unødvendig store driftsutfordringer og arealkrevende løsninger. - Det supplerende busstilbudet mellom sentrum og Åsane må sikres god fremkommelighet, kort reisetid og funksjonelle byttepunkt. Ønsker særlig fokus på to punkt: <ul style="list-style-type: none"> o Fremkommeligheten for busser i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon. o Koblingen mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen. - Anbefaler at tilrettelegging for gående og syklende blir prioritert, men at standarden på sykkelvegene i sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanter behov. - Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjellstunnel til tross for at dette øker økonomisk risiko, og kompleksitet i prosjektet. Forutsetter at planarbeidet sikrer mest mulig samtidighet i utbyggingen av Bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel. 	<p>Vestland fylkeskommune (VLFK) har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er gjennomført mange møter med VLFK, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet. Det er etablert en administrativ styringsgruppe som jevnlig har hatt møter under reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Planforslaget legger opp til at byggetrinn 5 mot Åsane kobles i sentrum med linjene mot Flesland og Fyllingsdalen, dvs. gjennomgående linjer. For et helhetlig kollektivsystem i Bergensområdet vil buss fortsatt spille en viktig rolle, og det er tilrettelagt for bussholdeplasser, terminaler og byttepunkt i reguleringsplanen. På DS4 er det også tilrettelagt for kollektivfelt. VLFK har kommet med innspill til løsninger for kollektivtrafikken underveis, både mtp. bane og buss.</p> <p>Systemet for sørgående av- og påkjøringsramper ved Åsane terminal foreslås å legges om, som gir bedre forhold for gående/syklende og bedre fremkommelighet for busser til/fra terminalen. Hesthaugveien langs terminalen og over Hesthaugbroen foreslås utvidet for å øke kapasitet og bedre fremkommelighet for buss. Nygårdstangen er ikke en del av dette planarbeidet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p> <p>Reguleringsplan for Bybanen har som formål å regulere</p>

- Fylkeskommunen er tiltakshaver, eier og ansvarlig for drift av Bybanen og må være tett koblet til den overordnede styringen av prosjektet. anbefaler at det etableres en administrativ styringsgruppe som kan følge reguleringsarbeidet jevnlig med fokus på kostnadskontroll og problemstillinger av overordnet og prinsipiell karakter. anbefaler at styringsgruppa utformer en prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplanen.
- Understreker viktigheten av omforente løsninger, og anbefaler at det blir lagt inn tid i fremdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonene for skissefasen.
- For å sikre gjennomføring av Bybanen til Åsane må det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mulig. Kommenterer at kostnader må drøftes som del av arbeidet. Det må bli planlagt for et realistisk prosjekt der det søkes kostnadsreduserende tiltak, spesielt knyttet til depot, tunnel og holdeplasser, og drift av buss, bane og infrastruktur. Den administrative styringsgruppa skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å sørge for at konkrete løsninger i planarbeidet holder seg innenfor rammene av et realistisk finansieringsopplegg.
- Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. anbefaler at det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.
- anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjellstunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til:
 - o Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen.
 - o Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken.
 - o Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken.

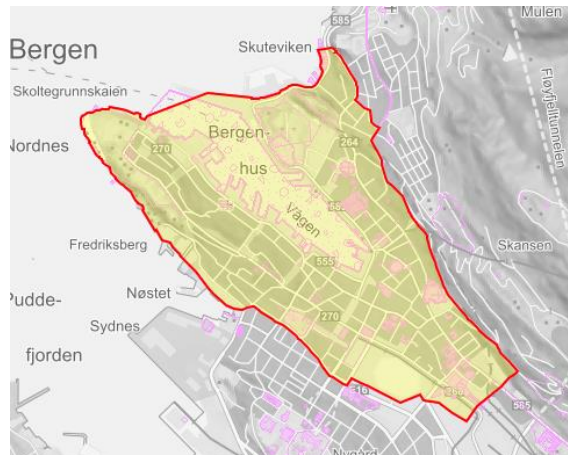
tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Reguleringsplan regulerer kun i liten grad utbyggingsareal langs traséen.

Reguleringsplanforslaget legger opp til trafikkomlegging i Bergen sentrum. Planene tar utgangspunkt i løsninger beskrevet i Trafikkplan sentrum. Blant annet blir Bryggen stengt for gjennomkjøring (kun åpen for varelevering til eiendommene), i tillegg blir Christies gate stengt for gjennomkjøring med privatbil. Planen muliggjør to trafikkfaser, i trafikkfase 1 er Torget åpen for gjennomkjøring – men vil se en betydelig trafikknedgang sammenlignet med dagens situasjon, og i trafikkfase 2 er Torget stengt for gjennomkjøring med privatbil.

Forlenget Fløyfjellstunnelen foreslås bred nok til at den kan åpnes for tovegs trafikk i ett løp. Å åpne dagens Fløyfjellstunnel for tovegstrafikk i ett løp er en del av prosjektet Fløyfjellstunnelen sør, som tilhører SVV og ligger ikke innenfor denne reguleringsplanen. Det har vært dialog mellom de to prosjektene, både mtp. løsningsvalg og anleggsfase. Løsningene må detaljeres og koordineres videre. Anleggsarbeid for forlenget Fløyfjellstunnel og Fløyfjellstunnelen sør må skje parallelt og koordineres videre. Reguleringsplan for Bybaneprosjektet (inkl. forlenget Fløyfjellstunnel) regulerer et stort nok (underjordisk) areal til at løsningen kan tilpasses flere alternativer for Fløyfjellstunnelen sør, og nøyaktige løsninger må avklares videre.

			<p>Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.</p> <p><u>DS1:</u></p> <p>Anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjellstunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen. ○ Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken. ○ Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken. <p>Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.</p> <p><u>DS1:</u></p> <p>Kommenterer at det er utfordringer knyttet til kulturminner som må løses, og understreker at vedtaket er gjort med visse vilkår, som må bli oppfylt gjennom reguleringsarbeidet:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Fylkesutvalget forutsetter: <ol style="list-style-type: none"> i. At man fjerner, eller sikrer å fjerne, det meste av ordinær biltrafikk foran Bryggen. ii. At man ikke setter opp gjerder eller andre fysiske hindringer foran Torget og Bryggen. iii. At man finner akseptable løsninger for kjørledningsanlegg. b. Som avbøtende tiltak knyttet til barriereeffekter ber fylkesutvalget om at det sees nærmere på: <ol style="list-style-type: none"> i. Batteri eller andre energibærere som strømkilde foran Torget og Bryggen. ii. Reduksjon av barriereeffekten for verdensarvstedet Bryggen i form av kotehøyde for bybanesporet. iii. Økt avstand til Finnegården. <p>Fylkesutvalget viser til Riksantikvaren sine krav om at man må finne akseptable løsninger for kulturlagene i Øvregaten og Sandbrogaten, der de eldste kulturlagene er fra 1100-tallet, og anser det som viktig å ha fokus på konsekvensene dette kan ha for kostnad og fremdrift, ref.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Det er parallelt med planarbeidet gjennomført to foreløpige rapporter for konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen (KUVA-rapporter).</p> <p>Rapporten fra første fase (sept. 2020) av konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen gir flere råd om hensyn til verdensarven, hovedpunktene her er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimere visuell konsekvens knyttet til kontaktledningsanlegg, heving av terreng og utforming av bygulvet Justere traseens nærhet til Hanseatisk museum/Finnegården. • Minimere trafikk langs Bryggen og i Øvregaten, samt finne bedre løsninger for turisttrafikken. Vurderingen i KUVA var gjort for en alternativ løsning med busser både langs Bryggen og i Øvregaten. • Konkretisere løsninger og vurdere konsekvenser for kulturminner i grunnen med henhold til grunnvann og vibrasjoner, samt nærmere vurdering av støy og fremtidig stormflo for verdensarvstedet. • Arbeide for å bedre innlemme Bryggen som en del av det funksjonelle sentrum, både sommer og vinter. • Utvikle prosjektet videre for å styrke verdensarvstedet Bryggen, og arbeide for å finne løsninger for de problemer Bryggen har i dag og trusler for verdensarven i fremtiden. Det bør gjennomføres som et samarbeid mellom forvaltningen av verdensarvstedet og bybaneprosjektet. <p>Konkrete løsninger ble deretter presentert med hensyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokale busser til Sandviken i Øvregaten (hvert 5. minutt i hver retning i rush) • Reduksjon av visuelle barrierer mellom Bryggerekken og Vågen: <ul style="list-style-type: none"> - Senket høyden på banetraseen foran Bryggen - Belegg og utforming av arealet mellom Bryggen og
--	--	--	--	---

			Riksantikvarens merknad dd 25.06.2018.	<p>Vågen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utforming av kjøreledningsmaster kombinert med belysning <p>Etter videre bearbeiding av plangrep og løsninger og implementering av KUVA anbefalinger, er bybanens fundamentet skreddersydd til kulturlagsforholdene, og de tekniske løsningene øker stabiliteten til grunnvannet. Det har vært jobbet med oppfølging av Forvaltningsplanen for Bryggen og hvilke punkter som her bør inngå i reguleringsarbeidet for Bybanen. Det er også lagt til rette for en utvidet medvirkningsprosess samt regelmessige arbeidsmøter med Riksantikvaren hvor både oppdragsgiver og konsulent samt representanter fra kommunens rådgivende faginstanser (Byantikvaren) og representanter fra fylkeskommune v/ avdelingen for kulturarv, har deltatt. Det er opprettet en egen KUVA –arbeidsgruppe, som har organisert oppfølgende arbeid av anbefalinger i foreløpig KUVA-rapporter fra september 2020/oktober 2021, med fokus på å sikre en helhetlig verdensarvforvaltning og avklare det som er nødvendig å få på plass i reguleringsplanen. Arbeidsgruppen har bestått av representanter fra Bybane Utbygging, Bymiljøetaten Bergen kommune, Byantikvaren i Bergen kommune, Verdensarvkoordinator for Bryggen, Vestland fylkeskommune samt Plan- og bygningsetaten og plankonsulent (NOAV). For øvrig har Byantikvaren i Bergen startet opp forarbeid med strategiplan som skal definere buffersone for verdensarvområdet i samsvar med internasjonal praksis.</p>
40	(201807494) dok. 31	Bane NOR	<p>Bane NOR SF er opptatt av å sikre mulighetene for videre jernbaneutvikling. Har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og informasjon om disse finnes i egen veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og i eget tekniske regelverk. Bane NOR forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan. Ved behov for samråd med Bane NOR eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.</p> <p><u>Merknad som jernbanemyndighet:</u> Fremføring av gods på skinner er av nasjonal interesse og må sikres gode vilkår og forutsigbare rammebetingelser. Påslaget til den planlagte</p>	<p>Ikke tatt til følge.</p> <p>Plan- og bygningsetaten ser det ikke som mulig å tilrettelegge for en planfri kryssing av jernbanetunnelen Havnespor Nord. PBE legger til grunn at 10-20m av tunnelen frigis til Bybaneformål.</p> <p>Øvrig del av tunnelen kan benyttes slik i dag til hensetting av togvognmateriell.</p>

			<p>bybanetunnelen ved Sandbrogaten vil komme i direkte arealkonflikt med Bane NORs jernbanetunnel til Koengen. Hvis Koengen-sporet må tas i bruk som erstatning for Mindemyren terminal, må denne kapasiteten sikres på samme vis som i reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen, DS2.</p> <p>Påpeker at rekkefølgekrav jf §4.4 i nevnte reguleringsplan vil måtte gjøres gjeldende også for Bybanen til Åsane: "Koengen, med tilhørende sportilgang, kan frigis først når nødvendig kapasitet er sikret ved Nygårdstangen godsterminal, jf. plan for Bergen godsterminal (planid 64820000)".</p> <p>Det er p.t. ikke fattet en endelig avgjørelse om opprusting av eksisterende spor til Koengen. Legger til grunn at dagens jernbaneaktivitet på Mindemyren skal flyttes midlertidig til Koengen i påvente av modernisering og kapasitetsøkning av Nygårdstangen godsterminal.</p> <p><u>Merknad som grunneier:</u> Bane NOR Eiendom leier ut arealet på Koengen til Forsvaret, et leieforhold som opphører når tilrettelegging for den midlertidige godsterminalen eventuelt begynner (tidlig høst 2018). Når den midlertidige godsterminalen har flyttet fra Koengen, kan det være aktuelt å leie ut dette arealet til rigg mv. (midlertidig erverv) til Bybanen.</p>	<p>Leie (midlertidig erverv) i forbindelse med rigg- og anlegg er inkludert i planforslaget, jf tidlig dialog med Bane NOR om bruk av jernbanetomten på Koengen. For nærmere informasjon og utredning av virkning på kulturminner, se planforslagets tilleggsutredning.</p>
41	106.2	Riksantikvaren	<p>Riksantikvaren</p> <p><u>DS1 og DSS</u></p>  <p>Varsler innsigelse dersom realisering av ny infrastruktur er i konflikt med vernebehovene innenfor middelalderbyen (= omriss til venstre).</p> <p>Ber om ekstra utredning ifm</p>	<p>Fulgt opp gjennom utredninger og en rekke møter i planprosessen, se fagnotat.</p> <p>Se juridisk del av planforslaget.</p>

			<p>anlegg som berører festningsområdet som er vedtaksfredet, Sandbrogaten, Bryggen og Øvregaten.</p> <p>Bryggen sin verdensarvstatus samt grunnvannstand må ikke trues.</p> <p>Informerer om prosess mellom statlig forvaltning av verdensarv, og UNESCO, og som Klima- og miljødepartementet har ansvaret for.</p>	<p>Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p>
42	106	Sjøfartsmuseet	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritert område for kulturminne i vann pga. mølledrift i Eidsvåg på 1600-tallet. Vannkraft fra elv for mølledrift. I henhold til Kulturminnelovens §§ 9 og 10 har tiltakshaver undersøkingsplikt, og marinarkeologiske undersøkelser må gjennomføres. - Dersom DS1 eller DSS får tiltak i sjø - kan det settes krav om marinarkeologiske undersøkelser i spesifikke og berørte områder 	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Det er avholdt møte med Sjøfartsmuseet angående marine avsetninger under kaianlegget.</p> <p>Det er ingen tiltak i sjø på DS1. Det er derfor vurdert å ikke være behov for marinarkeologiske undersøkelser på DS1.</p>
43	11	Mattilsynet	<p>Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Utbygging av veier og jernbanelinjer og annen anleggsvirksomhet innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som befinner seg i jorda. Faren for spredning er størst fra dyrka mark, men kan også forekomme på gjengrodde arealer, i skog og i private hager. Kommenterer at det er viktig at kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, er seg sitt ansvar bevisst.</p> <p>Før igangsetting av anleggsarbeid bør Mattilsynet kontaktes for å kunne gi informasjon om status for ulike skadegjørere, inkl. floghavre, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.</p> <p>Merknad om Jordalsvannet er kommentert i merknadsskjema for DS3.</p>	<p>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensede masser, som inkluderer masser med potensial for planteskadegjørere, vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslaget (rapport RA-DS0- 009).</p>
44	81	<p>Fylkesmannen i Hordaland</p> <p>[nå: Statsforvalter]</p>	<p>Fylkesmannen uttrykker seg positiv til oppstarten. Beskriver Åsane bydel som er bydel preget av privatbilismens utbredelse der sentrale deler av bydelen i dag fremstår som særlig lite strukturert og helhetlig planlagt. Mener at med en bybane som strukturerende element vil dette kunne bøtes på over tid.</p> <p>Fylkesmannen kommenterer at det i den videre planleggingen bør legges vekt på kartlegging av utsatte områder med tanke på støy og luftforurensning, og løsninger som reduserer belastning på boligområder og andre støyfølsomme arealformål. Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulig, både ut fra kostnadseffektivitet,</p>	<p>Underveis i planarbeidet er det gjennomført flere møter med Statsforvalteren.</p> <p>Støy: For å belyse støysituasjonen i området, er det utført støyberegninger av to scenarier med fremskrevet trafikk til år 2040. Det er sett på støysituasjonen når tiltakene som ligger i planforslaget er gjennomført (utbygd situasjon) samt en referansesituasjon (nullalternativet), slik det forventes å være om planforslaget ikke gjennomføres. Det er foreslått enkelte avbøtende tiltak mtp. støy og satt av areal i reguleringsplanen til disse tiltakene der det er</p>

			<p>støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken.</p> <p>Påpeker at det generelt bør unngås inngrep i og rundt blå/grønne områder så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Ser for seg at den planlagte hovedruten for sykkel, blant annet med tunnel gjennom Eidsvåg fjellet, vil kunne betydelig øke potensialet for økt sykkelbruk på strekningen Eidsvåg-sentrum.</p> <p>Økonomi og tilgang på midler: Fylkesmannen mener det kan være hensiktsmessig, i lys av gjeldende byvekstavtale, at Bergen kommune inviterer til nye løsninger som kan bidra til raskest mulig å realisere bybaneprosjektet som et viktig ledd for at kommunen skal kunne nå sine areal- og miljømål. Disse målene er nødvendige forutsetninger for at fremtidig trafikkvekst skal tas ved gange, sykkel og kollektivløsninger.</p> <p>Etter KU og sak om bybane til Åsane i 2012/2013, har kommunen endret sine langtidsplaner for arealbruken nordover i Åsane, der det er strammet betydelig inn på hvor fremtidig boligvekst skal komme. Fylkesmannen etterlyser konsekvenser av en slik markert endret arealplanlegging i forslaget til trasé for bybane videre fra Åsane senter.</p> <p>Fylkesmannen peker på at mulige konsekvenser av kommunens endrede arealpolitikk bør være å vurdere endepunkt for Bybanen på nytt, for eksempel ved å avslutte banen i sentrumsområdet eller å legge banen i retning Flaktveit for å bedre passasjergrunnlaget ytterligere. Fylkesmannen kommenterer videre at de har merket seg at områder ved Griggastemma vurderes som alternativ til Vågsbotn som sted for depot.</p> <p>Punkt om Fløyfjellstunnel og Eidsvåg er kommentert i merknadsskjema for DS3 og DSF.</p>	<p>nødvendig. Boliger og annen støyfølsom bebyggelse som ligger i gul eller rød sone fra ny bane eller nytt veganlegg, skal vurderes videre for lokale tiltak i prosjekteringsfasen. Det skal da gjennomføres nye støyberegninger. Støytema er utfyllende beskrevet i støyrapport på delstrekningene.</p> <p>Det er søkt å unngå konflikt med blågrønne områder. Planen legger til rette for tiltak langs flere lokalt viktige blågrønne element/områder, og det er lagt vekt på å synliggjøre og styrke bruks- og opplevelseskvaliteter knyttet til blågrønne områder i og langs planområdet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p> <p>Reguleringsplanen foreslår to mulige lokasjoner for vogndepot. I tillegg til Vågsbotn, reguleres også areal og tekniske løsninger til vogndepot på Åsane terminal, for å tilrettelegge for mulig etappevis utbygging nordover. Planbestemmelsene (DS4) beskriver at kun ett av vogndepotene skal bygges.</p>
45	36.1	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)	<p>Kommenterer at god arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, erosjon og skred. PBL og TEK17 stiller tydelige krav til trygghet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utgreiing av reell fare. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes.</p> <p>Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovverket.</p> <p>Tiltak som kan føre til skader eller ulemper for allmenne interesser, kan</p>	<p>Generelt:</p> <p>Det er gjennomført møte med NVE angående ROS-analyse. Også gjennomført møte om Jordalsvannet i Eidsvåg.</p> <p>Skredfare og flom er blant farene utredet i ROS-analyse (Risiko og Sårbarhet), se egen rapport som vedlegg til planforslag. Identifiserte farer og sårbarheter er fulgt opp på de ulike delstrekningene og beskrives i planbeskrivelsene på hver delstrekning. Viser også til planbeskrivelse for</p>

			<p>utløse konsesjonsplikt etter Vassressurslova (VRL). NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.</p> <p>Viser til ulike vegledere og verktøy som bør brukes i oppstarten av planarbeidet.</p> <p>I plandokumentene må det komme tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>Minner om at dersom planen har følger for NVE sine saksområder, skal de ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>NVE presiserer at de vil prioritere å komme med innspill og uttalelser til reguleringsplaner dersom de bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken.</p>	beskrivelse av ulike fagtema for hver delstrekning.
46	38.2	Avinor AS	<p>Ikke berørt.</p> <p>Planområdet er hverken berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn, høyderestriksjonsflatene for en fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende Masterplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsledelser ved Bergen lufthavn eller gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn.</p>	Tatt til orientering.
47	37.2	Direktorat for mineralforvaltning	<p>DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.</p> <p>DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og vi har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.</p>	Tatt til orientering.
48	Saksnr. 201807494 Dok.nr.37	Helsevernenheten, Bergen kommune	<p><i>Merknad ble bare sendt til DSS. Men vurdert til å gjelde alle DS.</i></p> <p>Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet. Lov om folkehelsearbeid § 4.3, pålegger helsetjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt i andre offentlige organers planlegging.</p>	<p>Det er gjennomført flere møter med Helsevernenheten, i deres rolle som helsemyndighet.</p> <p>Reguleringsplanforslaget inneholder en gjennomgående hovedsykkelrute mer et klart skille mellom gående og syklende. Koblinger mellom hovedsykkelruten og andre ruter i sykkelnettet i Bergen kommunes Sykkelstrategi, er ivaretatt.</p>

			<p>Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel.</p> <p>Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.</p> <p>Anbefaler ikke sykkelfelt. Mener at sykkelveier er bedre da disse er mer tilgjengelige for alle typer syklister. Peker spesielt på at for eksempel barn ikke er like øvet i trafikken som voksne og har behov for trygge sykkelveier.</p>	<p>I Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkelfelt, ikke sykkelveg. Sykkelfelt er en mer bytilpasset og fleksibel løsning. Dette er i tråd med håndbøker og anbefalinger om at sykkelfelt egner seg best i sentrumsområder der det er tett mellom målpunkt og kryss/avkjørsler, mens sykkelveg anbefales på strekninger med større grad av gjennomkjøringstrafikk og lengre mellom målpunkt og kryss/avkjørseler. Lite biltrafikk og lave hastigheter er tiltak som bidrar til at dette er trafikksikre løsninger.</p>
49	96.2	Kystverket Vest	<p>Har ingen merknader til oppstartsmeldingen.</p> <p>Gjør oppmerksom på at tiltak i sjø eller som kan påvirke sikkerhet eller fremkommelighet til sjøs krever tillatelse etter havne- eller farvannsloven. Peker på at det er Bergen og Omland havnevesen som er myndighet i dette tilfellet.</p>	<p>Tatt til etterretning.</p>

Nr.	Dok.nr. Eldre sak 201807496	Merknader fra lag, institusjoner og foreninger	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
50	76.2	Fortidsminneforeningen	<p>(Tre ulike merknader sendt til DS1, DS2 og DSF)</p> <p><u>DS1:</u> Byområdene rundt Vågen må forstås som et helhetlig, historisk bysentrum der bebyggelse, byrom og sjøfront uløselig er knyttet sammen både historisk og opplevelsesmessig.</p> <p>Peker på viktigheten av å, i Nedre Torgallmenningen, vurdere virkningen av master og kjøreledninger i den sammenhengende aksen Torgallmenningen-Torget.</p> <p>Peker på at Torget (egentlig) er en sammenhengende plass, fra fronten av husrekke og ut til kaikanten, som i dag er delt i tre: et smalt fortau, bilvegen og et «rest-torg». Kommenterer at utgangspunktet for alle tiltak må være å styrke Torget som en sammenhengende plass, både fysisk og bruksmessig. Kommenterer viktigheten av å se en størst mulig reduksjon i kjørende trafikk, samt å minimere barrierewirkningen av Bybanen, hva gjelder både installasjoner som master, perrong, gatebelegg og krysningsmuligheter for fotgjengere.</p> <p>Peker på at Torget er et av landets viktigste, fineste og mest særpregede plassdannelser og at det er en utfordring at bane med holdeplass, sykkeltrase og separat kjørevei vil ta mye plass. Kommenterer at minimumskravet må være at det gjenværende torgarealet ikke innskrenkes ytterligere. Videre, når Torget er stengt for gjennomkjøring med bil, bør bussene gå i samme trase som banen for å frigi areal til Torget.</p> <p>Kommenterer at Rundetårn må bevares, da det både har arkitektonisk kvalitet og er et innarbeidet landemerke i bybildet.</p> <p>Kommenterer at Hanseatisk museum må få nok plass foran seg, og at master rett foran bygningen må unngås.</p> <p>Peker på at Bryggen må sees på som et samlet kulturminne som strekker</p>	<p>Planen omfatter arealer som er nødvendig for å bygge og drifte Bybanen med sidearealer, holdeplasser, hovedsykkelrute med lokale tilknytninger, og gangnettverk knyttet til bane og sykkelruter. I tillegg omfatter planen omlegging av kjøremønster, stenging av avkjørsler og fjerning av parkering.</p> <p>Planen er i tråd med og støtter opp under overordnede planer og strategier. Tiltakene i planen vil gi forbedring av kollektivtilbudet, gang- og sykkelnettet og trafiksikkerheten i planområdet og sentrum. Planen har samlet sett positive virkninger for byutvikling, byform og rekreasjon, og går i liten grad på bekostning av verdier som landskap, naturmangfold og rekreasjon.</p> <p>Tiltaket går gjennom et bysentrum med svært verdifulle kulturminner over og under bakken, og påvirker kulturmiljøer av nasjonal og internasjonal verdi. Tiltaket medfører visuell påvirkning for DS1 Planstatus DS1 Planområde DS1 Beskrivelse DS1 Virkninger og delstrekning dagens situasjon av planforslaget og konsekvenser</p> <p>Planbeskrivelse – BT5 Bybanen fra Bergen sentrum til Vågsbotn – delstrekning DS1 Side 225 av 226 verdensarvstedet og dets oppsluttende verdier, særlig knyttet til barrierewirkning mellom verdensarvstedet og Vågen, men også sentrum for øvrig. Den visuelle kontakten mellom Bryggen og Vågen er viktig å opprettholde, og traseen for bane og sykkel skal utformes slik at den styrker de tverrgående historiske kommunikasjonslinjene, og reduserer barrierewirkningen av trafikkarealet.</p> <p>Banen skal kjøre på batteri langs Bryggen og det skal ikke etableres kjøreledningsanlegg. Høyde på banetrasé er nøye vurdert og avpasset i forhold til både flo- og flomsituasjon og barrierewirkning for verdensarven. Gjennom planforslaget vil Bryggen bli tilnærmet bilfri da</p>

		<p>seg fra Øvregt. og ut i Vågen, og at selve bryggene utgjorde bindeleddet mellom bygningene på Bryggen og Vågen. Kommenterer at de derfor er essensielle for å forstå Bryggen som historisk struktur og som kulturminne. Denne sammenhengen er i dag svekket ved at mye av kaiarealet er en trafikkåre og at kaifronten i 1920-årene ble flyttet ca. 20 meter lengre ut. Kommenterer at det er avgjørende at forbindelsen mellom bygningene og Vågen ikke svekkes ytterligere, at det ikke legges hinder for å synliggjøre de vesentlige historiske strukturene og sammenhengene, og at hele arealet mellom fasadene og kaifronten behandles etter en samlet plan på kulturminnenes premisser.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banen må legges utenfor den tidligere kaifronten – slik bilvegen også ligger i dag. Slik kan det bli mulig å – gjennom markeringer i gatedekket, historisk inspirert materialbruk etc. – markere den gamle kaifronten, de gamle eiendomsgrensene, og andre historiske strukturer som plassering av kaiskur og vipebommer. - Det bør utredes om det er ønskelig med en hel eller delvis gjenreisning av kaiskur og vippebommer, både for å reetablere vesentlige historiske elementer, som avbøtende tiltak og for muligens å oppnå en buffervirking mellom banen og bygningene. - Dersom egen sykkeltrase tar for mye bredde til at dette lar seg gjøre, må det vurderes om separat sykkeltrase kan sløyfes eller innsnevres her. <p>Peker på at indre del av Bryggen («Murbryggen») er en helhet fra tidlig 1900-tall, som består av de nye bryggegårdene, Skur 11 og selve kaien. Kommenterer at dette bør tas hensyn til ved utforming av gatedekket rundt bybanesporene. Foreslår at det vurderes om kaifronten fra før 1900 kan markeres i dekket, som et historiefortellende element.</p> <p>Peker på at bane over Bryggen kan ha en barrierevirkning, ved at lange bybanevogner og faste installasjoner vil bli dominerende elementer i et visuelt meget sårbart miljø. Kommenterer at elementer som øker barrierevirkningen må minimeres.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbefaler derfor en løsning uten kontaktledningsnett. - Sikkerhetsgjerdinger langs banen må unngås. - Banen må ligge på samme nivå som kaioverflaten. Kommenterer at havnivåstigningen er et problem som ikke kan møtes stykkevis og delt. <p>Peker på at det i enden av Sandbroggt. er mulighet for et tunnelinnslag som ikke innebærer en lang og skjæmmende skjæring i terrenget i den bratte skråningen opp mot nye Sandviksveien, men at dette er et av de få</p>	<p>det kun reguleres for bane, sykkel og gange samt begrenset varelevering. Sammenlignet med dagens trafikale situasjon langs Bryggen vurderes dette til å være en forbedring for verdensarvstedet. I trafikkfase 1 vil det imidlertid medføre at trafikken i Øvregaten går noe opp. I trafikkfase 2 vil trafikken i Øvregaten samt den sentrale bykjernen, bli mindre enn i dagens situasjon. Dette er i tråd med Trafikkplan sentrum, og med positive virkninger for kulturminneverdiene. Trafikkreduksjon vil også gi bedre vilkår for byliv, gående og syklende og tilføre bymiljøet nye kvaliteter, øke tilgjengeligheten og styrke opplevelsesverdien. Hovedsakelig på grunn av omfattende omlegging av infrastruktur, har tiltaket påvirkning og stedvis konflikt med automatisk fredede kulturlag. Dette kan være direkte inngrep i kulturlag, noe som medfører negativ konsekvens, men også indirekte påvirkning gjennom endringer i grunnvannsforhold. Sandbrogaten og Bryggen peker seg ut som de to viktigste områdene i denne sammenheng. Det er her lagt stor vekt på å finne løsninger som skal begrense fysiske inngrep i grunnen, men også forbedrer bevaringsforholdene for kulturlag gjennom stabilisering av grunnvannssituasjonen, som en positiv virkning av tiltaket.</p> <p>En følge av planen er den inngripende trafikkomleggingen som er planlagt i tråd med Trafikkplan sentrum. Innkjørsler og atkomster til både private og næringsdrivende eiendommer legges om eller stenges. Trafikkomleggingene vil medføre at etablerte leveringsrunder for varelevering må endres, men samtidig vil reduksjon i trafikkmengde kunne gi noe bedre fremkommelighet for vareleveringstrafikk.</p> <p>I anleggsperioden vil de som bor, jobber og ferdes langs traseene bli berørt av midlertidige omlegginger av vegger, gang- og traséer. Det vil bli støy fra anleggsområdene og midlertidige bygge- og anleggsområder vil beslaglegge områdene langs traseen.</p> <p>Det er et krav at tiltakene i planforslaget ikke skal medføre vesentlige eller varige negative konsekvenser for det ytre miljøet. Planforslaget setter</p>
--	--	---	---

			<p>stedene det er noe igjen av det opprinnelige terrenget ned fra Sverresborghøyden. Peker på at dette stiller ekstra krav til at tunnelinnslaget ikke blir større enn nødvendig, og at det innpasses godt i terrenget.</p> <p>Stiller seg positive til et bilfritt Bryggen, men peker på at dette ikke må føre til økt trafikkbelastning i Øvregt. eller andre steder i det historiske bymiljøet. Kommenterer at for sentrum spesielt, bør ikke planarbeidet betraktes som en bybane-plan, men betraktes som en mest mulig helhetlig samferdselsplan der alle typer trafikk sees i sammenheng.</p> <p>Kommenterer at det under anleggsperioden er viktig å ta hensyn til næringsdrivende og publikumstilkomst langs traseen, for å unngå butikkdød og varige skadevirkninger på det sosiale livet i de berørte områdene.</p>	<p>krav til utarbeiding av Miljøoppfølgingsplan i prosjekteringsfasen for å sikre god planlegging og overvåkning av anleggsgjennomføringen, slik at arbeidet ikke får uakseptable virkninger for miljø og samfunn.</p>
51	43.2	Christi Krybbe skoler v/ rektor	<p>Ber om at Øvre-gaten inkluderes i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane.</p> <p>Stiller seg undrende til at trafikken er tenkt flyttet fra Bryggen til Øvre-gaten ifm planlagt trase, uten at Øvre-gaten er tatt med i reguleringsplanen. Ber om at Øvre-gaten inkluderes i reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Ønsker at utfordringene sees på med hensyn til støy, forurensning og sikker skolevei og forventer at det gjøres en konsekvensutredning for Øvre-gaten og Christi Krybbe skoler.</p> <p>Ønsker forklaring på hva det konkret betyr når bystyret sier at trafikken i Øvre-gaten skal bli så liten som mulig. Viser til Bybanekontorets antagelser om 6000-8000 ÅDT. Peker på at Øvre-gaten grenser til Christi Krybbe skole sitt uteareal og brukes som skoleveg av mange elever. Kommenterer at skolen allerede, grunnet de store mengdene turistbusser i gaten, har store problemer med å sikre trafiksikker skolevei for elevene, at elevene har vært involvert i flere nestenulykker og at skolen og FAU har vært i dialog med ulike instanser for å gjennomføre trafiksikkerhetstiltak, uten å lykkes.</p> <p>Skolen ønsker egen «Hjertesone» jf. Bystyrets plan for skolene i Bergen, der det er beskrevet at det skal være fokus på ulike former for reguleringer av biltrafikk, enten i form av restriksjoner eller tilrettelegging for biler utenfor skolens område.</p> <p>Uttrykker bekymring for støynivået ved økte trafikkmengder. Peker på at støymålinger ute på skoleplassen viser desibel på 65-75 db ved</p>	<p>Øvre-gaten er vernet gjennom reguleringsplan fra 2006; denne planen opprettholdes og vil gjelde for omlagte lokale busstilbud til Øvre-gaten etter etablering av Bybane.</p> <p>Vern av Øvre-gaten reflekteres videre både i bybane-vedtaket av 15.12.2021, samt «Trafikkplan sentrum».</p> <p>Trafikken i Øvre-gaten estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvre-gaten (til ca. 1000 ÅDT).</p>

			bilpasseringer, mot maksimalt tillatt nivå 55 db.	
52	54.2	FAU, Christi Krybbe skoler	<p>For Christi Krybbe skoler vil trafikkendringer som resultat av anleggsarbeid under arbeidet med Bybanen, og endret kjøremønster etter at Bybanen er i drift, ha store, negative konsekvenser for trafiksikkerhet, støy og andre miljøfaktorer for elevene.</p> <p>Øvregaten og Vetrldsallmenningen bør inkluderes i reguleringsplanen.</p> <p>Øvregt. og Vetrldsallmenningen bør inkluderes i reguleringsplanen, da det må påregnes økt trafikk av buss og tungtransport både i anleggsfasen og etter at Bryggen er blitt stengt for trafikk. Bekymret for støy, vibrasjoner, et uoversiktlig trafikkbilde og trafiksikkerheten til skoleelevene. Peger på at barn ned i 6-årsalderen ferdes her, og at turister og turistbusser allerede gjør området utrygt. Viser til Bystyrets vedtak (sak 322-16) om at betydelig reduksjon av biltrafikk i det historiske sentrum skulle være et sentralt premiss for arbeidet med Bybanen til Åsane.</p> <p>Prognosene som viser økt trafikk, gjør at tiltak som begrenser og regulerer trafikken i Øvregt. og Vetrldsallmenningen må innføres før kjøremønsteret endres. Foreslår følgende eksempler: Fjerne holdeplasser for busser, lage gatestrek med enveiskjøring, innsnevring av kjørebane som gir bedre plass til fortau og gode kryssinger, at det lages miljøgater, eller at hovedveien fra Vetrldsallmenningen til Øvregt. legges om til å gå gjennom Rosenkrantzgt. og Lodin Lepps gate slik at deler av Øvregt. og Vetrldsallmenningen kan omgjøres til gatetun.</p> <p>Påpeker at de fleste skoleelevene bor i nærmiljøet og går selv til og fra skolen. Kommenterer at dagens trafikksituasjon i både Øvregt. og Vetrldsallmenningen er uholdbar, og at det derfor burde gjøres tiltak uavhengig av arbeidet med Bybanen. Viser også til kommunens «Hjertesone»-prosjekt som skal bedre trafiksikkerheten og miljøforholdene rundt skoler og barnehager.</p>	<p>Se svar til merknad fra rektor ved Christi Krybbe skole: Øvregaten er vernet gjennom reguleringsplan fra 2006; denne planen opprettholdes og vil gjelde for omlagte lokale busstilbud til Øvregaten etter etablering av Bybane.</p> <p>Vern av Øvregaten reflekteres videre både i bybanevedtaket av 15.12.2021, samt «Trafikkplan sentrum».</p>
53	53.2	Bergen Guideforening	<p>Viser til Bergens Guideforenings uttalelse fra 2016 i forbindelse med den planlagte utbyggingen av Bybanen langs Bryggen:</p> <p>Kommenterer at Bybanens omfang, lengde og kjørerregler vil dominere på en måte som fratår turistene det visuelle inntrykk som Bergen er kjent for, og i stor grad forringe turistenes opplevelse av Bryggen.</p> <p>Uttrykker bekymring for Bryggens status som en del av UNESCOs verdensarvliste. Peger på at sammenlignbare anlegg har blitt fratatt sin UNESCO-status. Kommenterer at dette vil være meget negativt for Bergen som kulturby og vil sette byen i negativt lys, både nasjonalt og</p>	<p>Planen er i tråd med, og støtter opp under, overordnede planer og strategier. Tiltakene i planen vil gi forbedring av kollektivtilbudet, gang- og sykkelnettet og trafiksikkerheten i planområdet og sentrum.</p> <p>Trafikken i Øvregaten er varierende i trafikkfase 1 og 2.</p> <p>Økt trafikkbelastning, sammen med økt antall rutebusser i trafikkfase 1 vil ha negativ virkning for skolebarn som benytter Øvregaten til og fra Christi Krybbe skole, og for grupper turister/besøkende som blir guidet i middelalderbyen. I trafikkfase 2 er imidlertid</p>

			internasjonalt.	trafikkallene vesentlig redusert. Øvregaten vil få et redusert trafikkbilde som vil være positivt for nærmiljøet, samt for besøkende.
54	50.3	Stiftelsen Bryggen	<p>Stiftelsen Bryggen har som formål å bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi. Stiftelsen er gårdeier, bygningsforvalter, håndverksbedrift og eier 38 av de 61 fredete bygningene. Forutsetter at det tilgrensede området begrenset av Vågen, Vetrilids-allmenningen, Øvregaten og Dreggen defineres som særskilt interesseområde for å kunne bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi. Forutsetter at det tilgrensede området begrenset av Vågen, Vetrilidsalmenning, Øvregaten og Dreggen defineres som særskilt interesseområde for å kunne bevare den del av Bryggen som har antikvarisk verdi.</p> <p>Alle relevante rammebetingelser (juridiske, tekniske, finansielle, miljømessige, kulturvernfarelige, beredskapsmessige) må være tilstrekkelig beskrevet og tatt hensyn til ved utforming av målene, slik at alternative konsepter og løsninger kan vurderes på lik linje.</p> <p>Ser behov for en uavhengig kvalitetssikring av tidligere utførte konsekvensutredninger, samt uavhengig Heritage Impact Assessment. Gjennom en uavhengig HIA i samsvar med UNESCO-kravene, må adekvate forhold som truer Bryggens integritet, tas inn.</p> <p>Verdenskulturminnet Bryggen: Følgende hovedelementer er vektlagt av UNESCO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verdien av å kunne bevare restene av et havnekarter som viser samspillet mellom sjøtransporten, kaiene og lagerbygningene på Bryggen. - Verdien i å kunne fremvise godt bevarte bygningsstrukturer i tre og med lesbare koblinger bakover i tid til de hanseatiske handelstradisjonene. - Verdien av å kunne fremvise et unikt stykke 'fondaco', et fremragende eksempel på tidlig europeisk bydannelse. <p>Peker på at UNESCO flere ganger har beskrevet et behov for at Bryggen som verdenskulturminne skal ha en buffersone i henhold til UNESCOs definisjon, samt gjeldende reguleringsplan for området som sier at «behovet for en buffersone skal ivaretas gjennom krav til saksbehandling og detaljerte bestemmelser for bruk og utforming av omgivelsene, både sjø- og landarealene.» Uttrykker bekymring for hvordan en buffersone skal ivaretas når en ny reguleringsplan, med Bybanen som hovedelement, griper inn i gjeldene plan. Beskriver at et sentralt spørsmål er i hvilken</p>	<p>Det har vært holde flere møter med Stiftelsen Bryggen i planprosessen, der fagetaten har presentert forslag til løsninger og stiftelsen har kommet med spørsmål og innspill.</p> <p>Planen omfatter arealer som er nødvendig for å bygge og drifte Bybanen med sidearealer, holdeplasser, hovedsykkelrute med lokale tilknytninger, og gangnettverk knyttet til bane og sykkelruter. I tillegg omfatter planen omlegging av kjøremønster, stenging av avkjørsler og fjerning av parkering.</p> <p>Planen er i tråd med, og støtter opp under, overordnede planer og strategier. Tiltakene i planen vil gi forbedring av kollektivtilbudet, gang- og sykkelnettet og trafiksikkerheten i planområdet og sentrum. Planen har samlet sett positive virkninger for byutvikling, byform og rekreasjon, og går i liten grad på bekostning av verdier som landskap, naturmangfold og rekreasjon.</p> <p>Tiltaket går gjennom et bysentrum med svært verdifulle kulturminner over og under bakken, som Verdensarven Bryggen, og påvirker kulturmiljøer av nasjonal og internasjonal verdi. Tiltaket medfører visuell påvirkning for verdensarvstedet og dets oppsluttende verdier, særlig knyttet til barrierevirkning mellom verdensarvstedet og Vågen, men også sentrum for øvrig. Den visuelle kontakten mellom Bryggen og Vågen er viktig å opprettholde, og traseen for bane og sykkel skal utformes slik at den styrker de tverrgående historiske kommunikasjonslinjene, og reduserer barrierevirkningen av trafikkarealet.</p> <p>Banen skal kjøre på batteri langs Bryggen og det skal ikke etableres kjøreledningsanlegg. Høyde på banetrasé er nøye vurdert og avpasset i forhold til både flo- og flomsituasjon og barrierevirkning for verdensarven. Gjennom planforslaget vil Bryggen bli tilnærmet bilfri da det kun reguleres for bane, sykkel og gange samt begrenset varelevering. Sammenlignet med dagens trafikale situasjon langs Bryggen vurderes dette til å være en forbedring for verdensarvstedet. I trafikkfase 1</p>

		<p>grad BK som planmyndighet allerede hadde lagt planer om å benytte frontarealene på Bryggen som samferdselskorridor for gjennomgangstrafikk mellom Bergen sentrum og Åsane da gjeldende reguleringsplan ble utformet i 2006-09, og i så fall i strid med verdenskulturminnets vernebehov.</p> <p>Stiftelsen Bryggen beskriver at de ikke er blitt gitt adekvat presentasjon av hvilke samlede effekter en bybane vil ha for verdenskulturarvminnet Bryggen. Peker på at det foreslåtte tiltaket vil gi betydelige ulemper og direkte økonomisk tap, og peker spesielt på anleggsperioden som problematisk, og da spesielt for leietakerne som retter seg mot det besøkende publikum.</p> <p>Stiftelsen Bryggen beskriver at vil forbeholde seg retten til å prøve om tiltaket er i strid med Grannelovens regler og oppfordrer kommunen til å på eget initiativ å klarlegge denne problemstillingen som en del av den forestående reguleringsprosessen.</p> <p>Turistveksten har vært formidabel de siste tiårene, og forventes å fortsette å vokse. Konsekvensene for Bryggen er store, og virkningene av en bybane på turismen må utredes i konsekvensutredningen.</p> <p>Effekten av anleggsfasen er mangelfullt utredet grunnet den økte turismen. Ønsker svar på hvilken effekt en 6-7-årig anleggsfase vil ha på et sårbart næringsliv i et sentrum i sterk transformasjon. Peker på at over 100 personer har sitt daglige virke på Bryggen, og årlig omsetningsverdi er ca 0,5 mrd. kr. Viser også til Nice, der neste byggetrinn foretas i tunnel gjennom sentrum, av hensyn til de næringsdrivende. Ønsker svar på hva som skal være omkjøringsvei for Fløyfjellstunnelen når den stenges, noe som skjer ofte? Mener de trafikale belastningene Bybanen vil ha foran Bryggen er underkommunisert. Beskriver det som uheldig og uakseptabelt at den øvrige trafikken flyttes inn mot Mariakirken og Øvregaten, som ligger i Bryggens buffersone og som er en integrert del av de middelalderstrukturene som skal beskyttes.</p> <p>Trafikale forhold, sentrum: Kommenterer at det må klargjøres hvordan man tenker unngå trafikkøkning i Sandviksveien – Nye Sandviksvei – Øvregaten – Vetrilidsalmenning.</p> <p>Kommenterer at tunnelalternativet per 2018 ikke har blitt vurdert like grundig, men at dette vil være det beste alternativet. Tunnelalternativet</p>	<p>vil det imidlertid medføre at trafikken i Øvregaten går noe opp. I trafikkfase 2 vil trafikken i Øvregaten samt den sentrale bykjernen, bli mindre enn i dagens situasjon. Dette er i tråd med Trafikkplan sentrum, og med positive virkninger for kulturminneverdiene. Trafikkreduksjon vil også gi bedre vilkår for byliv, gående og syklende og tilføre bymiljøet nye kvaliteter, øke tilgjengeligheten og styrke opplevelsesverdien. Hovedsakelig på grunn av omfattende omlegging av infrastruktur, har tiltaket påvirkning og stedvis konflikt med automatisk fredede kulturlag. Dette kan være direkte inngrep i kulturlag, noe som medfører negativ konsekvens, men også indirekte påvirkning gjennom endringer i grunnvannsforhold. Sandbrogaten og Bryggen peker seg ut som de to viktigste områdene i denne sammenheng. Det er her lagt stor vekt på å finne løsninger som skal begrense fysiske inngrep i grunnen, men også forbedrer bevaringsforholdene for kulturlag gjennom stabilisering av grunnvann-situasjonen, som en positiv virkning av tiltaket.</p> <p>En følge av planen er den inngripende trafikkomleggingen som er planlagt i tråd med Trafikkplan sentrum. Innkjørsler og atkomster til både private og næringsdrivende eiendommer legges om. Enkelte må stenges. Trafikkomleggingene vil medføre at etablerte leveringsrunder for varelevering må endres, men samtidig vil reduksjon i trafikkmengde kunne gi noe bedre fremkommelighet for vareleveringstrafikk. Nærhet til målpunktene er fremmet som viktig for effektiv varelevering.</p> <p>Plasser for opphold og parkarealer ved holdeplassene skal opparbeides med gode kvaliteter og har potensiale som nye møteplasser. Dette gjelder særlig for holdeplass i Sandbrogaten, nær Bryggen.</p> <p>Trafikken i Øvregaten er varierende i trafikkfase 1 og 2.</p> <p>Økt trafikkbelastning, sammen med økt antall rutebusser i trafikkfase 1 vil få negativ virkning for skolebarn som benytter Øvregaten til og fra Christi Krybbe skole.</p>
--	--	--	--

		<p>er det eneste alternativet som løser problemene i anleggsperioden, med gjennomgangstrafikk, unngår trusler mot verdenskulturminnet, opprettholder den konstituerende kontakten mellom den historiske bebyggelsen og sjøen, betjener boligområdene ovenfor Øvregaten, unngår problemer med havnivåstigning og sikkerhet, og muliggjør en styrking av Bryggen som historisk og attraktiv sjøfront. Videre vil også en tunnelløsning unngå avbrudd på grunn av arrangementer, parader og fester, og vil slik best fungere som rygggraden i Bergens kollektivtilbud.</p> <p>ROS-analyser, konsekvenser av en Bybane: Beskriver videre et behov for flere ROS-analyser. Beskriver at en sammenfatting av disse vil måtte gi en samlet fremstilling av nødvendige avbøtende tiltak og sumvirkning for folkelivet, bybanens barrierenvirkning og UNESCO-statusen som verdenskulturminne.</p> <p>Etterlyser videre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En utredning av effektene av støy for opplevelsen av verdenskulturminnet Bryggen. • Trygghet for at et eventuelt vedtak om batteri ikke senere må gjøres om på grunn av kostnadsbildet. Mener at en bane over Bryggen må etableres uten master og kjøreledninger. • Trygghet for at det ikke vil dukke opp krav om gjerder og stengsler som følge av ulykker og trafikksikkerhet. Påpeker at nye konsekvensutredninger må ta høyde for dette. • Scenarier der faglig dekkende prognoser for havnivåendringer og setningsproblematikk på Bryggen settes i sammenheng. Mener at kote +2 er for lavt med tanke på flomfare, og ikke tilrådelig med tanke på saltvann og sjøsprøyt; at Bryggen bør planlegges for 1000-årsflom, jfr. rapporten «Havnivåstigning og stormflo» (DSB 2016), som per i dag er 220cm, men at «flom-kategoriene» endrer seg og at ekstremvær av type 1000-årsflom vil skje oftere. • Svar på hvordan Bybanens forkjørsrett vil fungere i et vrimleområde med blandet trafikk på Bryggen. Ønsker at dette illustreres på en troverdig måte. Beskriver at sikkerhetsmessige aspekter knyttet til de store folkemengdene på Bryggen må utredes i en ROS-analyse der oppdaterte prognoser over folkemengder på Bryggens frontarealer, kaiene og Vågen i og utenfor turistseongene legges til grunn. På de mest travle dagene er det ca 40 000 mennesker som trekker inn fra frontarealene gjennom passasjene i Bryggen, og antallet vil kunne dobles innen ti år. • Beredskapsmessige krav som følge av ROS-analyse, og konsekvenser for folkelivet, inklusiv kostnader for sikkerhet ved 	<p>I trafikkfase 2 er trafikk tallene vesentlig redusert. Øvregaten vil få et redusert trafikkbilde som vil være positivt for nærmiljøet og for Bryggen.</p> <p>I anleggsperioden vil de som bor, jobber og ferdes langs traseene bli berørt av midlertidige omlegginger av vegger, gang- og traséer. Det vil bli støy fra anleggsområdene og midlertidige bygge- og anleggsområder vil beslaglegge områdene langs traseen.</p> <p>Det er et krav at tiltakene i planforslaget ikke skal medføre vesentlige eller varige negative konsekvenser for det ytre miljøet. Planforslaget setter krav til utarbeiding av Miljøoppfølgingsplan i prosjekteringsfasen for å sikre god planlegging og overvåkning av anleggsgjennomføringen, slik at arbeidet ikke får uakseptable virkninger for miljø og samfunn.</p>
--	--	--	---

arrangementer.

- At konsekvenser ved tiltaket avdekkes gjennom ROS-analyse inkludert terrorhendelser og gode nok avbøtende tiltak. Uttrykker bekymring for ofte og større forsinkelser for Bybanen over Bryggen, og mener det vil kunne være behov for buss for bane 1-4 ganger i året.

Byens viktigste sjøfront og havnepromenade:

Stiftelsen ønsker ikke at en Bybane skal bruke 1/5-del av arealet langs Torget, og skape en sammenhengende barriere mellom bebyggelse og kaifront. Beskriver at mulighetene til å vandre langs indre havnebasseng har blitt redusert de siste tiårene, og at langs Bybane-traséen er blant de få resterende områdene. Uttrykker også bekymring for at eventuelle kontaktledninger og –master ytterligere vil redusere byrommets volum og lesbarheten av de historiske omgivelsene. Beskriver at dette er i strid med god byplanlegging og Bergen kommunes kommuneplan generelt, og målene for Torget, Bryggen og sjøfronten spesielt. Mulighetene for å styrke kontakten mellom bebyggelsen og havnen ødelegges, og mulighetene for å gjenopprette en hovedakse av lesbare middelalderstrukturer mellom Fisketorget og Sverresborg vil desimeres kraftig. Kommenterer at dette vil være i strid med de politiske ambisjonene om å utvide verdensarvområdet, og beskriver at disse planene ikke er brakt inn eller behandlet i utredningene.

Beskriver at arkitektkonkurranse for Bryggen og Torget burde ha ventet til trasévalget er foretatt og politisk avklart.

Anmoder at det tas en pause i aktivitetene på DS1 og DSS, og at de andre DS-ene prioriteres. Beskriver at samfunnsøkonomiske analyser som det legges opp til i reguleringsarbeidet, må dekke alternativet med bybane i tunnel, da dette alternativet kan vise seg å bli billigere enn alternativet i dagen.

Kommenterer at konseptet med bybane i dagen har vært et underliggende premiss i konsekvensutredningen med tilleggsutredninger, men at Bergen bystyre sitt vedtak om å legge bybanen i tunnel gjennom indre deler av Sandviken er et brudd med konseptet om en synlig bybane i dagen, samt at det markerte et økt politisk fokus på kulturminner, helhetstenking og barrierevirkninger. Tar det som en selvfølge at de samme kriteriene legges til grunn og gis samme vekt for reguleringen av DS1.

55	39.2	Bryggens Venner	<p>Påberoper seg å være særlig berørt og derved bli behandlet som berørt part under planarbeidet for DS1.</p> <p>Uttrykker et behov for å sike at det benyttes uavhengige, uhildede konsulenter/fagmiljøer som gjennomfører en faglig kvalitetssikring av KVVU-silingsarbeid vedr trasevalg. Herunder at det blir iverksatt et arbeid med en uavhengig og dekkende Heritage Impact Assessment i overenstemmelse med de krav UNESCO stiller opp om et tiltak på og ved et verdensarvsted. Mener det er behov for at delstrekket over Bryggen må konsekvensutredes på kommuneplannivå, reguleringsplannivå og innenfor kulturminnefeltet på nasjonalt og globalt interessenivå. Dette grunnet at konsekvensutredning og prinsippvedtak gjort i 2013 på kommuneplannivå har flere sviktende forutsetninger, og at flere forutsetninger er endret.</p> <p>31 punkt bør tilleggsutredes, og et trasealternativ som ikke går over Bryggen bør inkluderes. Tematisk oppsummert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Et alternativ med Bryggen uten bil, buss og bane bør være med i en KU/ konseptvalgutredning. Da det har blitt jobbet i tiår for en stenging av biltrafikken uavhengig av Bybanen, og med trafikkreduksjon som følge av sentrumsreguleringer og Fløyfjellstunnelen, burde et slikt alternativ være aktuelt. Mener et slikt alternativ vil treffe best ift målene, med unntak av synlighet for Bybanen. 2) Temaet lokaltrafikk er misvisende fremstilt i KU 2013, og må oppdateres. Bybanen representerer i seg selv stor trafikk, da skinnfaktoren og trafikkreduserende tiltak vil føre til en høyere kollektivandel i sentrum. Samlet sett vil Bybanen lagt i sentrumstunnel redusere trafikkpresset kraftig på og rundt Bryggen og Øvregaten. 3) Nytt konsept i ytre Sandviken vedtatt jan 2018: Kombinasjon av bane, forlenget Fløyfjellstunnel og lokalvei gjennom Sandviken gir mulighet for å vurdere nye alternativer, og at sentrum vil kunne omorganisere trafikk i større grad. F.eks. vurdere om E39's omlegging til Fløyfjellstunnel i Ytre Sandviken kan føre til avskåret gjennomkjøring både på Bryggen og i Øvregaten. 4) Farene for at Bryggen kan miste sin UNESCO-status, samt eksempler på tilfeller hvor dette er skjedd, er underkommunisert i Bergen Bystyre og i høringsmøter. Viser til at fagrapporten fra 2013 om verdenskulturminnet som konkluderte med at statusen som verdenskulturminne ikke kunne garanteres. 	<p>Det har vært holde flere møter med Bryggens Venner i planprosessen, der fagetaten har presentert forslag til løsninger og Bryggens Venner har kommet med spørsmål og innspill.</p> <p>Gjennom planforslaget vil Bryggen bli tilnærmet bilfri da det kun reguleres for bane, sykkel og gange samt begrenset varelevering. Sammenlignet med dagens trafikale situasjon langs Bryggen vurderes dette til å være en forbedring for verdensarvstedet. I trafikkfase 1 vil det imidlertid medføre at trafikken i Øvregaten går noe opp. I trafikkfase 2 vil trafikken i Øvregaten samt den sentrale bykjernen, bli mindre enn i dagens situasjon. Dette er i tråd med Trafikkplan sentrum, og med positive virkninger for kulturminneverdiene. Trafikkreduksjon vil også gi bedre vilkår for byliv, gående og syklende og tilføre bymiljøet nye kvaliteter, øke tilgjengeligheten og styrke opplevelsesverdien. Hovedsakelig på grunn av omfattende omlegging av infrastruktur, har tiltaket påvirkning og stedvis konflikt med automatisk fredede kulturlag. Dette kan være direkte inngrep i kulturlag, noe som medfører negativ konsekvens, men også indirekte påvirkning gjennom endringer i grunnvannsforhold. Sandbrogaten og Bryggen peker seg ut som de to viktigste områdene i denne sammenheng. Det er her lagt stor vekt på å finne løsninger som skal begrense fysiske inngrep i grunnen, men også forbedrer bevaringsforholdene for kulturlag gjennom stabilisering av grunnvann-situasjonen, som en positiv virkning av tiltaket.</p> <p>En følge av planen er den inngripende trafikkomleggingen som er planlagt i tråd med Trafikkplan sentrum. Innkjørsler og atkomster til både private og næringsdrivende eiendommer legges om. Enkelte må stenges. Trafikkomleggingene vil medføre at etablerte leveringsrunder for varelevering må endres, men samtidig vil reduksjon i trafikkmengde kunne gi noe bedre fremkommelighet for vareleveringstrafikk. Nærhet til målpunktene er fremmet som viktig for effektiv varelevering.</p> <p>Plasser for opphold og parkarealer ved holdeplassene</p>
----	------	-----------------	---	--

			<p>5) Forbehold stilt av sentrale aktører er ikke inkludert i planoppstart for DS1. Dette gjelder SVV sitt forbehold om etablert avlastningstunnel for biler i sentrum og kulturminneinstansene sine forbehold om ingen fysiske stengsler og ingen kjøreledning på Bryggen.</p> <p>6) Samfunnsdelen for kommuneplanen vedtatt i 2015 kom etter 2013-vedtaket og trekker frem viktigheten av at Bergen skal ta vare på og videreutvikle byens historiske særpreg. En bane over Bryggen vil dermed bryte med overordnet vedtatt politikk.</p> <p>7) Problem at dagens eksisterende verneplan med bufferzoner (delvis) skal erstattes med en plan med prioritet på tungtransport. Kommenterer at dette hverken er problematisert eller drøftet, og at dette vil ha innflytelse på vernestatusen til verdenskulturminnet Bryggen.</p> <p>8) UNESCO's vern av Bryggen er kategorisert som historiefortellende element, ikke som bygningsvern. Havneområdet og kaiarealet som areal for lossing og lasting, samt hovedkommunikasjonsåre, er derfor viktig for å forstå Bryggens rolle i middelalderbyen. Bybanen over Bryggen bryter den historiske hovedkonteksten mot sjøen, og umuliggjør en eventuell fremtidig gjenåpning av historiske hoper og gjenreising av vippebommer. Påpeker at også nedre del av Nikolaikirkekeimningen utgjør en viktig del av den historiske sammenhengen, der byens middelalderstue rådhus og torg lå til slutten av 1550-årene.</p> <p>9) ROS- analyse terror: Bybanen utgjør en terrortrussel grunnet folketrengsel, turistmål, verdenskulturminne og trengsel av folk under arrangementer. Kommenterer at etter 2013-utredningen er terroranslag mot kjente historiske mål, befolkningskonsentrasjoner, markeringer og kjente turistmål økt, og tiltaket vil være i gul sone. Mangelen på regningssvarende avbøtende tiltak gjør at banen må flyttes fra sonen rundt Bryggen.</p> <p>10) ROS- analyse personskader: De store folkemengdene – hvorav mange er turister med fokus helt andre steder enn på Bybanen, samt en uoversiktlig situasjon med blandet trafikk av gående og syklende, gjør at en bane uten gjerder eller andre stengsler kommer inn i rød sone hva personskader angår. Alternativ lokalisering i form av en tunnellostning finnes, og kommenterer at denne løstningen i det minste bør parallellutredes. Peker også på at ulykken på Nesttun-traséen viser at trusselen for personskader er reell.</p>	<p>skal opparbeides med gode kvaliteter og har potensiale som nye møteplasser. Dette gjelder særlig for holdeplass i Sandbrogaten, nær Bryggen.</p> <p>Trafikken i Øvregaten er varierende i trafikkfase 1 og 2.</p> <p>Økt trafikkbelastning, sammen med økt antall rutebusser i trafikkfase 1 vil få negativ virkning for skolebarn som benytter Øvregaten til og fra Christi Krybbe skole.</p> <p>I trafikkfase 2 er trafikkallene vesentlig redusert. Øvregaten vil få et redusert trafikkbilde som vil være positivt for nærmiljøet og for Bryggen.</p> <p>I anleggsperioden vil de som bor, jobber og ferdes langs traseene bli berørt av midlertidige omlegginger av vegger, gang- og traséer. Det vil bli støy fra anleggsområdene og midlertidige bygge- og anleggsområder vil beslaglegge områdene langs traseen.</p> <p>Det er et krav at tiltakene i planforslaget ikke skal medføre vesentlige eller varige negative konsekvenser for det ytre miljøet. Planforslaget setter krav til utarbeiding av Miljøoppfølgingsplan i prosjekteringsfasen for å sikre god planlegging og overvåkning av anleggsgjennomføringen, slik at arbeidet ikke får uakseptable virkninger for miljø og samfunn.</p>
--	--	--	--	---

			<p>11) Flom, havnivåstigning og springflo med saltvann vil ha betydelige skader på vognmateriell, skinner, el-motor og elektronikk. Kommenterer at banen skisseres på kote 2+, og at dette er langt under den aktsomhet som Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap legger til grunn for økt havnivå og hyppigere springflo etc. for området. Plasserer fremtidig fare for materielle/ økonomiske tap i gul sone.</p> <p>12) Frykter store og/eller ofte forsinkelser grunnet ulykker, trengsel, arrangementer o.l. over Bryggen og Torget. Mener en tunnelloøsning vil minke sannsynlighet for økonomiske tap grunnet forsinkelser.</p> <p>13) Uttrykker bekymring for at Bybanen vil komme i konflikt med bylivet i et populært område av byen. Kommenterer at bruken av, og besøksantallet på Torget og Bryggen har vært økende de siste tiårene, og at dette – blant annet grunnet befolkningsvekst – må forventes å øke videre. Uttrykker bekymring for kombinasjonen av økt bruk av Bryggen og mindre bruksareal på Torget og Bryggen grunnet Bybanens arealbeslag, og lite diskusjon om dette i 2013. Uttrykker også bekymring for at Bybanen, ved å splitte arealene, vil ha en forringende effekt på bruksverdien av de populære områdene, noe som ikke er utredet. Uttrykker bekymring for at Bybanen kan ødelegge bruken av Bryggen og Torget som lokasjon for arrangementer, opptog, festivaler og folkefester, ved at Bybanen ikke kan omlegges slik biltrafikk kan, men må stenges. Savner inkludering og diskusjon i 2013-utredningen av konsekvenser og de økonomiske ulempene Bybane-traséen vil ha for arrangører.</p> <p>14) Savner inkludering av buekorpsene i 2013-utredningen. Kommenterer at buekorpsene er et kulturminne i seg selv, og at deler av Bybanet-traséen kommer i konflikt med tradisjonelle marsjruter. Dette kan medføre trussel for buekorpsernes trafikksikkerhet og nedsatt historisk autentisitet for det levende kulturminnet buekorpsene.</p> <p>15) Gategrunnens verdi (mer enn 10.000m²) som reguleres til baneformål må veies opp mot uttalt besparelse ved tunnel for eiendomsbruk, ift økonomisk konsekvens.</p> <p>16) Negativ konsekvens som anleggsfasen vil ha er underkommunisert. Det lokale næringslivet i sentrum er sårbar nok fra før, og frykter at butikkdød for privateide virksomheter i strekket Bryggen-Torget vil åpne for at området i enda større grad vil bestå av filialer fra butikkjeder. Mener dette forholdet ikke ble utredet i 2013.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>17) Risiko for at man i anleggsfasen vil støte på kulturminner som vil gjøre anleggsfasen lengre og dyrere er stor, noe som ikke ble inkludert i kostnader og forsinkelser i 2013. Peker på at alt fra byens eldste dyrkingslag, historiske fyllmasser, spor etter bygninger, historiske kaikanter og hoper og spor etter anlegg og virksomhet i områdene mot festningene på Holmen og Sverresborg, med myren (Koengen) mellom seg, kan dukke opp, og påvirke arbeidet.</p> <p>18) Negativ lokaliseringsfaktor: At en oppnår positiv verdi for omgivelsene fordi en bane kjører forbi (gjennomfartsetappe), er faglig helt feil. Kommenterer at områder nært holdeplasser har en positiv lokaliseringsfaktor, men først og fremst kapres av kjeder og hurtigmat, som vil være det motsatte av det kommunen ønsker for Bryggen og Torget. Savner inkludering av denne uheldige byutviklingen i 2013-utredningen.</p> <p>19) Støy og synlighet vil få sterk negativ konsekvens av en bane på 42 meters lengde. Påpeker at alle tegninger viser de gamle, kortere vognsettene og dermed er sterkt misvisende med tanke på banens synlighet. Kommenterer videre at det må lages grundige støy- og synlighetskart med strategiske ståsted. Mener at disse analysene vil konkludere med en sterk negativ virkning for det visuelle for et objekt av høyeste verdi (globalt kulturminne), altså høyeste negative konsekvens. Kommenterer at slike tiltak kun kan gjennomføres der det er av en helt avgjørende samfunnsmessig betydning, og der det ikke finnes alternative løsninger, og helst ikke da heller. Peker på at dette ikke ble utredet ordentlig i 2013, grunnet at man ikke visste hvor banen i detalj skulle komme.</p> <p>20) Vern mot endringer: Banen fra Sentrum til Nesttun fikk en rapport med over hundre forbedringstiltak for sikkerhet etter at den var satt i drift, og den første dødsulykken førte til en umiddelbar inngjerding av et nytt område. Mener havnivået og antall buss for bane, eller endestopp ved tunnelutløpet, også vil sette press på at banen bygges på nytt på et høyere nivå. Peker på at gjeldene plan for Vågen, Kaiene og Bryggen har et ekstra vern for fysiske tiltak, og at det må varsles og godkjennes av kulturmyndighetene. Savner at disse faktorene fastslås som absolutte bestemmelser med særlig vern, samt beskrivelse av hvordan nevnte endringer skal gjennomføres.</p> <p>21) Konseptet om en bane i dagen ikke lenger er gjeldende, da det bygges underjordisk stopp (byens største) ved Haukeland, og i Sandviken, og at utredninger i 2013, som tar utgangspunkt i at</p>	
--	--	--	--	--

dette konseptet, må endres slik at både alternativer i dagen og i fjell passer inn.

- 22) Bergens tilgjengelighet til sjøfronten som absolutt fremste mål er ikke utredet. Den internasjonale trenden om å sette folk fremfor tungtransport ved sjøfronten må gjøres gjeldene, da de viktigste og mest attraktive delene av byens sjøfront er strekket Bryggen og Torget, og en Bybane vil skape en permanent barriere mellom byen og denne sjøfronten.
- 23) 2013 er sterkt villedende hva angår arrondering mellom folk, sjøfront og kulturminner og tungtransport herunder skinnegående, vedr hvor vanlig det er med bygging av baner over torg og kulturminner, og mellom byer og sjøfronter.
- 24) Arbeidsmiljø: Uttrykker bekymring for den påkjenning bybanesjåførene kan påføres ved stadige ulykker og nestenulykker i den uoversiktlige trafikk situasjonen på Torget og Bryggen. Peker på at også faste ansatte i dette området, samt arrangører, turistguider og andre vil påføres et enormt dårlig arbeidsmiljø grunnet ulykker/frykt for ulykker. Savner en situasjonsbeskrivelse av dette, samt uttalelser fra aktuelle verneombud/ representanter for ansatte og arbeidstilsynet.
- 25) Forventer at en bane i fjell vil gi et godt bilfritt alternativ til de store boligkonsentrasjonene. Savner utredning og verdisetting av sentrumstrasé i fjell. Forventer at dette vil gi mer fleksibilitet ift arealbehov knyttet til videre utvidelser.
- 26) Grunnvannsskader: Ønsker detaljregulering og beregninger av konsekvensene ved bygging i system med meget gamle bygg i både dag og under grunn, samt med et komplisert grunnvann- og sjøvannssystem. Peker på overraskelsene og problemene knyttet til utbyggingen av SAS-hotellet. Minner om at dersom kulturminne skades eller går tapt, er dette ugjenkallelige tabber og ødeleggelser.
- 27) Boligområder: Banen over Bryggen har ingen lokal boligbetjening, mens bane i fjell vil kunne ha heis/rulletrapp opp til lokale boligkonsentrasjoner. Disse trenger bilfrie transportalternativ mht å avlaste brannfare og trafikkulykker. Lokal boligbetjening ble ikke utredet og satt verdi på i 2013.
- 28) Vibrasjoner og grunnforhold: Meget gamle anlegg både i dag og under grunn krever kompliserte beregninger. Disse må foreligge før regulering av bane, for å tabber og ødeleggelser.
- 29) Byutvikling og vitalisering: Mener at Bybanen bedre vil kunne bidra til ved å ha stoppested ved/ mot Katedralskolen og med stopp i fjell bak Fløibanen med mange utganger. Ved å sikre

			<p>tilkomst og gangtrafikk til/ fra Bryggen fra bakenforliggende gater stimuleres mer enn bare den, allerede mye, brukte sjøkanten. Slik prioriteres småskalaaktører i, og vitalisering av, de verneverdige strøkene.</p> <p>30) Merkevarer Bergen: Bekymret for hvordan en bybane over Bryggen vil kunne svekke Bryggen og Bergen som merkevare, gi dårlig internasjonal publisitet og skade Bergens omdømme. Bergen reiselivslag har estimert den årlige ekvivalente merkevareverdien til en årlig verdi på ca. 200 millioner kroner. På Fodors liste over verdens 15 beste Waterfront Cities er Bergen nr. 2, etter Venezia og foran Amsterdam. På McKinsey sin liste over de beste byene å bo og jobbe i for den nære fremtiden har Bergen hatt den globale andreplassen flere år. Mener det å være en meget godt rangert by ift å besøke, gjøre virksomhet i og bosette seg i, er en status som er vanskelig å få, men lett å miste. Videre kan det å innskrenke befolkningens dominans langs den sentrale sjøfronten og Bryggen; selve symbolet på merkevaren Bergen, gi mye strid og negativ internasjonal publisitet, og slik skade omdømmet til Bergen for beløp i milliardklassen.</p> <p>31) Stiller spørsmål ved den demokratiske prosessen rundt trasévalget over Bryggen, og uttrykker ønske om at en tunnellostning forblir et alternativ, utredes grundigere, og at medvirkningsprosesser startes opp. Påpeker PBLs forutsetning om et levende lokaldemokrati, om at medvirkning gjennomføres, og om at de som berøres blir hørt. I konseptvalgfase har befolkningen, Fortidsminneforeningen, Bryggens Venner, Stiftelsen Bryggen, og Bergen Reiselivslag vært for lite involvert. Tilleggsutredninger nevnt ovenfor bes utredes av fagmiljø uten vesentlige økonomiske og praktiske bindinger til kommunen som planfremmer, med tanke på å unngå forhåndskonklusjoner. Anbefaler at varslingsområdet favner om en evt. linjeføring for sentrum i fjell.</p>	
56	51.2	Bergen Røde Kors	<p>Bergen Røde Kors vedr beredskap: Beskriver at de eier og driver en frittstående garasje i enden av Sandbrogaten, mellom Kroken og Bergenhus festning, gjerne kalt «Beredskapsgarasjen», og at denne garasjen står midt i veien for planlagt bybanetrasé og innslaget av tunnel til Sandviken. Beskriver at garasjen er særlig viktig for foreningens daglige drift og beredskapsfunksjon. Dens sentrale plassering, og enkle adkomst, gjør at hjelpekorpsset har lav responstid. Bergen Røde Kors påpeker at de nylig undertegnet en beredskapsavtale med Bergen kommune og at beredskapsgarasjen er en sentral brikke i deres operative beredskapsarbeid. Ønsker å komme i en konstruktiv dialog med kommunen om alternativ plassering av en slik garasje/ depot i god tid før</p>	<p>Tatt til etterretning. Garasjen reguleres revet.</p>

57	65.3	Stølestrøkenes Velforening	<p>evt. byggestart for bybane til Åsane.</p> <p>Stølestrøkenes velforening omfatter strøkene Steinkjelleren, Stølen og Eidemarken og over 3.000 innbyggere, og dekker området fra Øvregaten til Skanselien og fra Vetrilidsallmenning til Helgesens gate. Kommenterer at deres formål er å arbeide for et sosialt og godt lokalmiljø.</p> <p>Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien (Ø, NS, S) må inkluderes i planområdet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafikksituasjon, miljø og sikkerhet rundt Christi Krybbe skoler og barnehagene ved Fløybanen. - Grunnforhold og fare for kulturminner (Mariakirken m.m) og eiendommer generelt. - Opprusting av gatene før Bryggen stenger. - Flexibilitet i trase, anlegg- og oppstillingsområder. - Samordning med etater som SVV og HFK/Skyss. - Tilkost til beboere og næringsdrivende, både i anleggsperioden og etterpå. <p>Kommenterer at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien må inkluderes i planområdet for å sikre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelige konsekvensutredninger og planer for <ul style="list-style-type: none"> ○ kommende trafikksituasjon ○ miljø og sikkerhet rundt Christi Krybbe skoler og barnehagene ved Fløybanen. ○ grunnforhold og fare for skader på kulturminner (Mariakirken m.m.) og eiendommer generelt. • Opprusting av Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien før Bryggen stenger. • Flexibilitet i trase og anleggs- og oppstillingsområder. Viser til at andre delstrekninger har omfattende planområder, og at dette ikke burde ha mindre relevans i sentrum. • Samordning av ansvarsområder og etater som kommunen har begrenset innflytelse på i planarbeidet, bl.a. SVV og fylkeskommunen/Skyss, • Tilkost til beboere og næringsdrivende i anleggsperioden og etterpå. Viser til Øvre Korskirkeallmenning som skrekkeeksempelet med tanke på beboere og eiendoms- og næringsinteresser. <p>Peker på at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien må opprustes før Bryggen, da det ikke vil være mulig med større arbeider i disse gt.e på flere tiår. Viser til at dette er gater av stor lokal og nasjonal, historisk,</p>	<p>Det er avholdt møte med Stølestrøkenes Velforening.</p> <p>For beboerne i Sandbrogaten og Nye Sandviksveien vil etablering av holdeplass i Sandbrogaten og opprustingen av gatenettet medføre en endring. Gateløp, plassdannelser og fortausareal rustes opp. All overflateparkering i øvre del av Sandbrogaten fjernes til fordel for etablering av byrom og uteoppholdsareal. Parkeringsplassene i Kroken fjernes og frigjort areal vil kunne benyttes til lek og opphold. Tiltaket legger begrensninger på tilkomst og parkering av privatbil i tilknytning til boligene.</p> <p>Stengning av Sandbrogaten vil medføre noe mer trafikkbelastning for beboerne i Kroken i forbindelse med vareleveranser til Sandbrogaten 11 og Dreggsallmenningen 36.</p> <p>Trafikken i Øvregaten er varierende i trafikkfase 1 og 2.</p> <p>Økt trafikkbelastning, sammen med økt antall rutebusser i trafikkfase 1 vil ha negativ virkning for skolebarn som benytter Øvregaten til og fra Christi Krybbe skole.</p> <p>I trafikkfase 2 er trafikkallene vesentlig redusert. Øvregaten vil få et redusert trafikkbilde som vil være positivt for nærmiljøet.</p> <p>SVV og fylkeskommunen/Skyss har bidratt inn i planarbeidet, og i trafikale avveininger.</p> <p>Fylkeskommunen har undersøkt Øvregatens bæreevne med hensyn til å skaffe nyttig innsikt i forbindelse med trafikkfase 1 og 2.</p>
----	------	----------------------------	---	---

			<p>antikvarisk og arkeologisk verdi, i tillegg til å være skolevei og hovedrute for gående og syklende i Fjellsiden og mesteparten av Indre Sandviken, som er dårlig fundamentert og har dårlig infrastruktur.</p> <p>Konkrete alternativer til omkjøring ved ulykker i Fløyfjellstunnelen må utredes, der beregninger av frekvens, kapasitet og forsinkelse på inkluderes. Mener at det beste alternativet trolig er dynamisk 'rerouting' av toveis trafikk i nedsatt hastighet gjennom ett tunnellop. Ønsker ikke at Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien skal være det eneste alternativet, og i så tilfelle vil delt trafikk mellom disse gatene og Sjøgt. gi større fleksibilitet og kapasitet.</p> <p>Peker på at avlastning kan finnes i Sjøgt. og på Bryggen, gjennom Bradbenken, (Øvre) Dreggsallmenning og Rosenkrantzgt./Lodin Leppsgt., som er områder med minimal fast beboelse. Viser til bystyrets vedtak i 2016 ifm innbyggerinitiativ rundt Chr. Krybbe skoler, der det å sikre en betydelig reduksjon i biltrafikken i det historiske sentrum skulle være et sentralt premiss for de fremtidige trafikale løsningene for Bergen sentrum. Stigningsforhold for gangakser og sykkel bør tillegges vekt.</p> <p>Forslår envegskjøring på hele eller deler av Ø, NS, S. Ønsker enveiskjøring og miljøgate for hele eller deler av de nevnte tre gatene. Dette må søkes realisert før Bryggen stenges. Foreslår også omlegging av busstrafikken.</p> <p>Kommenterer at «bilfri Bryggen» må revurderes, da kostnaden ved å flytte all trafikk fra områder uten beboelse og med begrenset bruk, til tette boområder med nasjonal, historisk verdi, blir altfor stor. Forslår at busser og tyngre kjøretøy kan kjøre i eller ved bybanesporet, alternativt all trafikk i én retning. Kommenterer at det faller på sin egen urimelighet at trafikken skal gå i Nye Sandviksvei når Sjøgt. står «ubrukt».</p> <p>Fremtidige busstraseer gjennom området, og evt. i banetrase, må inkluderes i planarbeidet. Viser til at støy og vibrasjon fra buss og tyngre transport er mest skadelige for bomiljø og antikvariske verdier og i størst mulig grad bør ledes utenom områder med sårbare kulturminner og bomiljø. Peker på at turistbussene utgjør en vesentlig belastning i sommermånedene, og at disse ikke berøres uten regulering eller forbud.</p>	
58	31.1	17.mai komiteen	<p>Beskriver at over 100.000 mennesker deltar i feiringen i bykjernen 17.mai. Kommenterer at 17.mai-komiteen i planleggingen og gjennomføringen av nasjonaldagen i Bergen legger vekt på et godt kollektivt transporttilbud til publikum uten at prosesjonsrutene blir berørt. Kommenterer at det er nødvendig med en sporveksel for at Bybanen kan veksle spor uten å</p>	<p>Tatt til etterretning.</p> <p>Busser vil i ny situasjon kunne snu på Bontelabo på nasjonaldagen. Sporveksel for vending av vogner er plassert tett på, rett sør for holdeplass Sandbrogaten. En</p>

			<p>krysse prosesjonsrutene, slik det ble lagt i Kaigt. mellom Strømg. og Peter Motzfeldts gt., ifm å sørge for transport for reisende fra de nordre bydelene til og fra sentrum også på nasjonaldagen. Denne ville hatt stor sikkerhetsmessig fordel av å ligge nord for Bystasjonen istedet.</p> <p>Beskriver at en sporveksel må planlegges med kortest mulig avstand til endestopet på nasjonaldagen i området, og samtidig plasseres slik at publikum som skal videre inn til byen ikke går tett på i området hvor sporvekselen blir lagt. Informerer om at bussene i dag snur på Bontelabo på nasjonaldagen.</p> <p>Påpeker at Sandbrogaten er en del av prosesjonsruten, og at sporvekselen derfor kan bli omfattet av DS2, og ikke DS1.</p> <p>Stiller seg til disposisjon for utdypende kommentarer om trafikkforholdene og praktiske konsekvenser 17. mai.</p> <p>Kart over prosesjonsrutene vedlagt merknaden.</p>	<p>plassering nærmere tunnelmunningen er sett på, men ikke funnet gjennomførbare.</p> <p>Et tverrfaglig arbeid er utført ifm å identifisere om de fysiske løsningene i planen kan bidra til en god avvikling av større arrangement, som 17.mai, når byggetrinn 5 av Bybanen er etablert og satt i drift. Identifiserte fysiske tiltak er deretter implementert.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert, og det er sett på ulike løsninger før endelig utarbeiding av trafikksystem, i samarbeid med prosjektet «Trafikkplan sentrum».</p>
59	7.1	Det Norske Misjonsselskap	<p>Ser fordel ved å få bybanen/og eller sykkelvei nær sin eiendom. Ønsker oversendt kart som viser planlagt bybanen- og/eller sykkelveitrasé i nærheten av deres eiendom, Dreggsallmenningen 20, og ønsker informasjon om hvilken delstrekning dette tilhører.</p> <p>Ønsker informasjon om forespeilet oppstart og ferdigstillelse av anlegget.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Stengning av Sandbrogaten vil medføre noe mer trafikkbelastning for beboerne i Kroken i forbindelse med vareleveranser til Sandbrogaten 11 og Dreggsallmenningen 36, via Kroken.</p>
60	55.2/3	FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole	<p>Krohnengen skole har ca 300 elever på 1.-7. trinn, og Eventyrskogen skole ca 100 elever på 1.-4. trinn. Kommenterer at de fleste elevene kommer seg til og fra skolen til fots eller på sykkel/sparkesykkel.</p> <p>Beskriver trafikkforholdene i områdene som lite tilfredsstillende, blant annet med smale veier, dårlige fortau, mye trafikk og generelt lite tilrettelegging for myke trafikkanter. FAU er svært bekymret for at omlegging av trafikkmønstrene i forbindelse med utbyggingen av Bybanen til sentrum til Åsane vil føre til et økt trafikkpress på allerede sårbare områder med høy ferdsel av barn og unge.</p> <p>Viser til Trygg Trafikk og Bergen kommune sitt prosjekt «Hjertesone» for å få flere barn og unge til å sykle og gå til skolen, der en trygg skolevei er definert som helt avgjørende for at barn sykler og går til skolen. FAU forventer at en trygg skolevei står høyt på kommunens agenda når bybanetrasé med tilhørende omlegging av biltrafikken skal utredes,</p>	<p>Barns interesser og skoleveger er vektlagt i planarbeidet.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert, og det er sett på ulike løsninger før endelig utarbeiding av trafikksystem, i samarbeid med prosjektet «Trafikkplan sentrum». Tall fra KU er oppdatert.</p> <p>Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvregaten (til ca. 1000 ÅDT).</p> <p>Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i</p>

		<p>vurderes og vedtas.</p> <p>Påpeker bl.a. at det ikke er gjort en utredning for hvilken rute biltrafikken skal ta når Bryggen stenger, hvilke konsekvenser omleggingen fører til og hvilke trafikkmengder det er snakk om. Frykter at trafikken kommer på veiene i Sandviken som brukes som skoleveier av elevene.</p> <p><u>DS1:</u> Viser til trafikkanalysen gjort i forbindelse med KU og trasevurdering for bybanen til Åsane i 2013 som skisserer en betydelig trafikkøkning på strekningen Øvregt., Nye Sandviksvei og Sandviksveien, der deler av strekningen vil se en ÅDT-økning på 72%. Kommenterer at dette representerer en økt risiko for barnene som krysser og går langs disse gt.e på vei til både Krohnengen og Eventyrskogen skole, samt Christi Krybbe skoler og ungdom som skal til Rothaugen skole. Kommenterer at Nye Sandviksvei og Sandviksveien allerede oppleves som svært lite trygg grunnet høy fart, lite tilrettelegging for myke trafikanter og mye biltrafikk.</p> <p>Positive til at kommunen vil vektlegge løsninger som gir mest mulig redusert biltrafikk, og Thomas Leathams signaler om at prognosene beskriver et «worst case»-scenario. Understreker viktigheten av at bybaneutbyggingen uløselig knyttes til de avbøtende tiltak det er snakk om, gjennom rekkefølgebestemmelser eller tilsvarende.</p> <p>Stiller seg uforstående til prioriteringen om at null-vekstmålet ikke kan gjelde alle gater og at Sandviksveien må akseptere økt trafikk som følge av trafikkomleggingen i sentrum. Stiller spørsmålstegn ved at konsekvensene for denne boliggt. og skoleveien allerede virker å være bestemt. Forutsetter at kommunen ser at den på prinsipielt grunnlag ikke har anledning til å utpeke deler av bydelen til å betale prisen for redusert biltrafikk i sentrum.</p> <p><u>DS2:</u> Ringvirkningene av en bybane over og under bakken gjennom indre Sandviken er ikke tydelig skissert på dette tidspunktet, og vår merknad baserer seg på det vi per i dag er gjort kjent med av scenarier.</p> <p>I utgangspunktet positive til satsingen i Sjøgaten som del av en hovedsykkelrute, da dette vil innebære nedprioritering av biltrafikken her. Men er bekymret for at en slik omlegging kan medføre til at biltrafikken presses opp i Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien, og til områdene rundt Krohnengen.</p>	<p>Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>Ang. nullvekstmålet: Dette gjelder for trafikk i kommunen som helhet, og ikke innenfor hvert enkelt mindre område. Det er uansett i utgangspunktet heller ikke ønskelig med trafikkvekst i enkeltgater.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggharhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjelltunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p> <p>Planforslaget legger opp til adkomst til Munkebotn via Sandviken sykehus. Adkomst via Amalie Skrams veg i bro stenges for biltrafikk og erstattes av ren gang-sykel-bro.</p>
--	--	---	--

Meget bekymret, for Eventyrskogen sitt vedkommende, for at trafikken i Amalie Skrams vei og Munkebotn vil sluses gjennom Sudmanns vei og forbi skoleporten, ved en stenging av Amalie Skrams vei. Denne vegen ikke egner seg for økt trafikk i begge retninger. Veien vil også komme ut i et allerede trangt og uoversiktlig kryss, der skolebarna i dag må gå i veien fordi et lindetre sperrer for fortauet.

Mener det er viktig at Sandviksveien og Nye Sandviksvei gjøres om til miljøgater med lavere fartsgrense og betydelig tilrettelegging for gående og lokalt syklende, samt at det sikres nok og trygge krysningspunkter for myke trafikanter, parallelt med sykkelsatsingen i Sjøgaten. Dette vil være et viktig tiltak for elevene som går langs og krysser disse gatene.

Ønsker løsning med trafikkforbindelse mellom Munkebotn og Sandviken sykehus.

Anleggsfase:

Viser spesiell bekymring for den mangeårige anleggsperioden, med mye tungtrafikk og anleggsmaskiner. Påpeker viktigheten av at hensynet til fotgjengere ivaretas på en forutsigbar og sikker måte i planleggingen, blant annet ved at avstengninger og innsnevringar rasjonaliseres i tetthet og varighet, og at nødvendig anleggsarbeid og -trafikk langs skoleveier kun utføres i undervisningstiden når skolebarna ikke ferdes der. Støyende arbeid bør reduseres til det absolutte minimum mens barna er på skole og SFO.

Videre dialog:

FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole representerer til enhver tid en stor andel av beboerne i indre Sandviken. Vi håper og tror at Bergen kommune ser nytten av å kunne ha en god dialog med skolens FAU fremover, både for å sikre at løsninger som velges for delstrekningene får minst mulig negative konsekvenser og for å sikre lokal forankring og oppslutning rundt løsningene som blir valgt. Under samtale med delprosjektleder Thomas Leathem ble muligheten for dialogmøte(r) med FAU nevnt, og FAU stiller seg meget positive til dette.

FAU ved Krohnengen og Eventyrskogen skole ser frem til en god og konstruktiv dialog med Bergen kommune rundt byggingen av Bybanen fra sentrum til Åsane.

Merknad ligger også i merknadsskjema for DS2.

61	94	07000 Bergen Taxi	<p>07000 Bergen Taxi avga to høringsuttalelser til forrige runde med planarbeid for bybane til Åsane (datert 19.04.13 og 28.10.13) der vi la vekt på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En generell bekymring for manglende hensyn til/omtale av taxi i utredningen - Behovet for god fremkommelighet i sentrum og opprettholdelse av alle eksisterende taxiholdeplasser, samt viktigheten av at videre utbygging får minst mulige konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. - Understreking av behovet for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkt som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH. <p>Vi ber innstendig om at taxinæringen denne gangen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan sikre best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Vi gjentar vårt ønske om en bybane med minst mulig inngrep i bybildet og minst mulig negative konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Vi vil understreke betydningen av at persontransport med taxi betraktes som en del av kollektivtransporten i denne typen planprosesser. Vi viser i den sammenheng til de føringer som er lagt i Statens Vegvesens håndbok 232 for etablering av kollektivterminaler, samt til tilsvarende planprosesser rundt andre kollektivterminaler i Bergen, bl.a. i Birkelandsskiftet der en konstruktiv prosess har ført til gode løsninger for både reisende og involverte aktører.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal, og ser frem til en konstruktiv planprosess i tiden fremover.</p> <p>To tidligere høringsuttalelser vedlagt.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).</u></p> <p>Behov for god fremkommelighet og opprettholdelse av eksisterende</p>	<p>Etablering av bybanetrasé og omlegging av kjøremønster (spesielt i sentrum) vil ha konsekvenser for taxi, både med endret kjøremønster og plassering av taxiholdeplasser. Enkelt plasser er foreslått erstattet innenfor plangrensen, noe vil måtte løses utenfor denne planen.</p> <p>Rundt baneholdeplasser er forhold for rutebuss prioritert ved å gi gode, nære og universelt utformede byttepunkt mellom buss og bane. På NHH og Åsane terminal foreslås terminaler. På Åsane terminal foreslås egne plasser for taxi langs Hesthaugvegen tilknyttet buss- og baneterminal. På Vågsbotn vil det være plass til å reservere areal til taxi, der detaljert løsning kan prosjekteres i byggefasen.</p> <p>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet.</p> <p>Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe opp (ca. ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvregaten (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjelltunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad</p>
----	----	-------------------	---	---

		<p>taxiholdplasser. Viktig at videre utbygging får minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. Ønsker ikke bane over Bryggen.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten (SVV håndbok 232).</p> <p>Behov for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkter som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH.</p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og ønsker en bybane realisert med minst mulig inngrep i bybilder og minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Understreker behovet for sømløs overgang mellom taxi og bane på en terminal som skal betjene et stort og tett befolket område. Terminalområder må ta hensyn til universell utforming slik at passasjerer med spesielt behov for særskilt assistanse kan komme til terminal i taxi for å bruke Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt som etableres ifm. utbyggingsplanene for sentrale deler av Åsane.</p> <p>Ber om at taxinæringen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at det kan sikres best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Beskriver at de gjerne tar del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelse til 201125114, Bybane sentrum-Åsane (datert 19.04.2013).</u></p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen. Frykter for Bryggens verdensarvstatus, som vil være uheldig både for innbyggere og turismen. Om banen legges over Bryggen, må det være åpent for taxi og buss i samme trasé.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten.</p>	<p>redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p>
--	--	--	---

			<p>Bybaneholdeplasser er viktige trafikkpunkt og det må derfor sikres gode overganger mellom Bybanen og andre kollektivtransportmidler – deriblant taxi. Sømløse overganger vil øke Bybanens attraktivitet. Dårlige overgangsmuligheter vil erfaringsmessig føre til trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Krav til universell utforming må inkludere enkel overgang til/fra taxi for å unngå å hindre enkelte brukergrupper i å kunne Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt på lik linje med andre former for kollektivtransport, at ingen gjeldende kollektivtraséer/felt berøres uten at fullverdige erstatningsløsninger inkluderes i planene, og at ingen gjeldende taxiholdeplasser berøres av planene uten at fullverdige erstatningsløsninger utredes og 07000 Bergen Taxi involveres i prosessen.</p> <p>Kommentar til spesifikke bybanestopp:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Endestopp/Vågsbotn: Som endestopp vil dette betjene bybanebrukere fra nordlige områder. Sentralt at det legges opp til sømløs overgang til/fra taxi. - Hesthaugen/Åsane terminal: Sentralt trafikknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir viktig. Taxi må hensyntas. - NHH, Eidsvåg og Åstveitskogen: Vil trolig være et stopp med høy trafikk og stort behov for videre transport. Enkel overgang blir viktig også her. <p>07000 Bergen Taxi vil ut fra ovennevnte punkter innstendig anmode om at persontransport med taxi i større grad inkluderes i planer og konsekvensvurderinger – både hva angår generell fremkommelighet for taxi som kollektivt transportmiddel og adkomst til bybanestopp.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer om dette er ønskelig.</p>	
62	68.3	Arbeidsutvalget i Lille Øvregaten Vel	<p>Ser store problemer ved tillatt kjøring fra Strømg. inn i Kong Oscars gt. Mener det vil føre til mer ulovlig gjennomkjøring i Lille Øvregt., at dette utvikler seg til en «kjent snarveg», til stor fare for fotgjengere. Under anleggsfasen må det ikke under noen omstendighet åpnes for gjennomgangstrafikk i Lille Øvregt.</p> <p>Anser det som avgjørende at Øvregt. / Nye Sandviksvei blir innlemmet i planområdet for Bybanen. Kommenterer at siden disse gatene blir viktige i</p>	<p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet.</p> <p>Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget</p>

			<p>trafikkavviklingen i anleggsperioden og etterpå, samt for å redusere trafikken. Peker på at gaten(e) er smal, at det er barneskoler tett opptil vegbanen og at støy og vibrasjoner vil forringe gatene. Ønsker fokus på trafikksikkerhet, håndtering av turisttrafikken, og trafikkøkningen i perioder med stenging av Fløyfjellstunnelen.</p> <p>Ønsker en totalreovering av Øvregt. før Bryggen stenges for biltrafikk, fordi en omfattende reovering som tar hensyn til området antikvariske verdi er vanskelig å gjennomføre i etterkant. Ber om at kommunen setter i gang tiltak som på kort sikt kan gjøre noe med gjennomkjøring i Lille Øvregt. og turistbussene i Øvregt. Uttrykker bekymring for sikkerheten til myke trafikanter – spesielt barna – i området. Særlig i turistsesongen og på fine dager om vinteren gir kjøring ut fra Lille Øvreгатen til Vetrilidsalmenning ofte kaos utenfor Fløibanen, med kø langt nedover gaten.</p>	<p>stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvreгатen (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjellstunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p>
63	66.3	Naturvernforbundet i Hordaland	<p>Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljødeleggende trenden fra 70-, 80- og 90-tallet for bilbyen Bergen. Bergen var i ferd med å bli kvelt av biler og lokal luftforurensning.</p> <p>Uttrykker at en bybane til Åsane haster for å sikre en køfri, forutsigbar kollektivakse med høy kapasitet og god tilgjengelighet. Sammen med dobbeltspor til Arna, gir dette et godt grunnlag for å bygge Gode, grønne Bergen med kraftig redusert bilavhengighet.</p> <p>Positive til at Bybanen går over Bryggen for å sikre en bane som går mest mulig i dagen, samt at det skrer god tilgjengelighet og lave kostnader. Dette gir best mulighet for å fjerne trafikkslummen foran Brygge, og gir best garanti for å sikre verdensarvstatusen mot trafikkslum.</p> <p>Ønsker at planforslaget foreslår tiltak som reduserer overveltningstrafikk over Øvreгатen og økt trafikk over Danmarks plass.</p> <p>Planen bør ha et bilfritt sentrum som mål, fremmes sammen med en god sykkelveg mot nord.</p> <p>Foreslår å inkludere hele strekningen fra Bergen sentrum til og med holdeplassen Amalie Skrams vei i byggefase 1 for å sikre oppstart så raskt som mulig. Bekymret for at oppstart kan bli hele 10 år frem i tid.</p> <p>Det er Naturvernforbundets visjon at Bybanen i dagen på strekningen</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet.</p> <p>Trafikken i Øvreгатen estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvreгатen (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjellstunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p>

			sentrum – Sandviken kan suppleres av et lynalternativ i fjell uten underjordiske stopp i fremtiden.	
64	30.2	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen	<p>Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen (FFO Bergen) ønsker å komme med et generelt svar på denne høringen. FFO er Norges største paraplyorganisasjon for organisasjoner for mennesker med ulike funksjonshemminger og psykisk og kronisk sykdom. Det overordnede målet vårt er samfunnsmessig likestilling og samfunnsdeltakelse for funksjonshemmede og kronisk syke.</p> <p>UU og tilgjengelighet for alle må ivaretas videre i prosessen. Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for mennesker med spesielle behov, og berører blant annet områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi, samferdsel og transport, byggverk og uteområder, samt tilgang til produkter.</p> <p>Minner om at Bybanen brukes av alle i samfunnet, uavhengig av fysisk eller psykisk helse. Påpeker viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p> <p>Kommenterer at eksisterende lovverk og lignende dekker dette, men anser det allikevel som relevant å påpeke viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Det er gjennomført møter i bybaneprosjektet med FFO underveis i arbeidet med reguleringsplanene.</p> <p>Universell utforming (UU) og tilgjengelighet for alle har vært et viktig premiss i utarbeiding av løsninger for både kollektiv, gange og sykkel i planarbeidet. Dette er et arbeid som også må følges opp i prosjektering og bygging av anleggene som reguleres i reguleringsplanen.</p> <p><u>DS1</u> Løsningskonsept for universell utforming av Bryggens kaifront inkludert Hanseatisk museum har vært forelagt kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne, samt kommunalt eldreråd. Innspill fra rådene er forsøkt innarbeidet i planen.</p>
65	32.2	LUKS	<p>Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.</p> <p>Tilstrekkelig areal for varetransport etc. Minimum lastebilstørrelse 12m, bredde 3,2m, høyde 4,5m.</p> <p>Støysikring mot boliger kan være et tema ved varemottak.</p> <p>Lovverk for varetransport og varemottak må følges. TEK skal ivaretas, IK-Mat-forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede, Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varens plassering må følges (maks 50m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.</p> <p>LUKS skal delta på møter om videre planlegging og utarbeidelse for hver delstrekning, som må foretas så tidlig at kommunens ansvar for å sørge for lovlig adkomst og varemottak til alle virksomheter ivaretas.</p>	<p>Tatt til følge.</p> <p>Varelevering har vært et viktig tema i planarbeidet. Vegnett med gater, kryss og avkjørsler er dimensjonert for ulik størrelse på kjøretøy (lastebil, vogntog etc.) etter vurdering av hvilken størrelse som anses nødvendig. Tilkost for varelevering og areal for varelevering er vurdert som en del av planarbeidet.</p> <p>Det er gjennomført flere møter med representanter for LUKS, og LUKS har kommet med innspill til løsninger underveis for å blant annet sikre at varetransportbehov blir ivaretatt og lovverk for transport/mottak følges.</p>

Innkomne merknader til utvidet plangrense, Christies gate, varslet 04.02.2022

Nr.	Dok. Nr. Fra eldre sak, 201807496	Innsender	Hovedpunkt i merknaden	Forslagsstillers kommentar
66	284	Bergen Vann	Hensynta infrastrukturen i området. Ikke gitt at alt kan legges om.	Se kommentar til Bergen Vann fra merknad til varsel om oppstart plan.
67	288	Byantikvaren	Høye kulturmiljøkvaliteter og nasjonal interesse som kulturmiljø - KDP sentrum, Kulturmiljøplanen, KPD2018 og i Riksantikvarens NB! -register blir lagt til grunn. Ber om at riggområde på Festplassen begrenses.	Se kommentar til Byantikvaren fra merknad til varsel om oppstart plan.
68	287	Bymiljøetaten	Sentrale vurderingstemaer: Bruk av byparken og flyt for trafikanter	Se kommentar til Bymiljøetaten fra merknad til varsel om oppstart plan.
69	281	Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap, DSB	Ingen spesielle hensyn	Tas til orientering.
70	279	Eviny	Fjernvarme : Se på behovet for ny infrastruktur i området	Se kommentar til Eviny fra merknad til varsel om oppstart plan.
71	283	LUKS	Hensyn må tas til de vareleverende	Se kommentar til LUKS fra merknad til varsel om oppstart plan.
72	286	FFO	Ingen spesielle hensyn	Tas til orientering.
73	282	Statens Vegvesen	Ingen spesielle hensyn	Tas til orientering.
74	290	Vestland Fylkeskommune	Området sin funksjon som kollektivtransportterminal vert lagt som premiss - utgøring kulturmiljøomsyn, og unngå tiltak som vil framstå som barrierar i kulturmiljøa - tett samhandling og medverknad i den vidare planprosessen	Se kommentar til Vestland fylkeskommune fra merknad til varsel om oppstart plan.

Innkomne merknader til utvidet plangrense, anleggsvirksomhet, varslet 24.05.202.

Obs, nytt saksnr (grunnet nytt sakssystem) for denne tabellen i forhold til de andre tabellene for merknader. Nummerering av dok.nr. følger saksnr.

Nr.	Dok. Nr. PLAN- 2022/20561	Innsender	Hovedpunkt i merknaden	Forslagsstillers kommentar
75	10	DSB	Automatisk melding	Tas til orientering
76	15	Byantikvaren	Bestemmelser må sikre godt vern per tiltak	Tatt til følge. Se vedlagte bestemmelser og juridisk illustrasjonsplan. Se for øvrig kommentar til Byantikvaren fra merknad til varsel om oppstart.
77	18	BaneNOR	Ingen merknad	Tas til orientering
78	19	Statens Vegvesen	Ingen merknad	Tas til orientering
79	20	Riksantikvaren	Sørge for at tiltak og anlegg under bygging ikke kommer i konflikt med middelalderbyens kulturminner.	Tatt til følge. Se kommentar til Vestland fylkeskommune under.
80	20	Vestland Fylkeskommune	Ber om kartlegging av Kulturminner der relevant, bl.a, i nærheten til Mariakirken. Sørge for at tiltak og anlegg under bygging ikke kommer i konflikt med kulturminner, jf RAs uttale	Tatt til følge. Som en del av planmaterialet er det utarbeidet et kulturminnegrunnlag, hvor bl.a. området rundt Mariakirken er kartlagt. Kulturminner blir sikret gjennom bestemmelser og er tatt hensyn til i planarbeidet ellers.
81	25	Bergen Vann	Ingen merknad	Tas til orientering
82	23	Bymiljøetaten	Ingen merknad	Tas til orientering
83	24	Turn og Idrettsforeningen Viking (Vikinghallen)	Uenig i at planområdet utvides ytterligere mot Mariakirken, og påpeker at tilkomst blir forringet.	Delvis tatt til følge. Tilkomsten til Vikinghallen vil ikke forringes. Gateløpene i området rundt Sandbrogaten vil få et noe endret trafikkbilde.

Tilleggsinformasjon:

Det forventes omtrent likt antall støyutsatte boliger i sentrum etter ferdig utbygget byggetrinn 5, sammenlignet med nullalternativet. Dette fordi det er forventet nedgang i biltrafikk i flere gater i sentrum på grunn av trafikkomlegging. Om lag 60 boliger skal vurderes videre for lokale tiltak i prosjekteringsfasen fordi de ligger i gul eller rød sone fra ny banetrasé eller nytt veganlegg.