

### Notat

Saksnr.: 201125114/78  
Emnekode: SARK-5120  
Saksbeh.: SKAG

---

Til: Byrådsavdelingen for byutvikling, klima og miljø  
Fra: Etat for plan og geodata  
Dato: 04.05.2012

---

Kopi til:

#### **Vedtak av endelig planprogram Bybane Bergen sentrum - Åsane**

##### **Hva saken gjelder:**

Saken omhandler fastsetting av planprogram for reguleringsarbeid for Bybanen på strekningen Bergen sentrum - Åsane.

Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen ønsker å fastsette trase for Bybanen på strekningen mellom Bergen sentrum og Åsane. Siden tiltaket kan ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn skal det fastsettes et planprogram i henhold til Plan og bygningslovens § 12-9. Fastsett planprogram vil legge rammene for planprosessen, inkludert utvidet opplegg for medvirkning, og hvilke traseer og tema som skal utredes før planforslag kan behandles.

Bybanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. Mot nord vil en bybanetrase også kunne få fysiske konsekvenser for et samlet transportsystem, der både biltrafikk, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk og gående blir berørt. Forventet sterk byutvikling i området vil gi store utfordringer for å kunne opprettholde og utvikle et godt transporttilbud for befolkningen i mange år fremover. Det er derfor viktig at planarbeidet har et langsiktig og bredt fokus på transportfunksjonene i nordkorridoren. Grensesnitt mot andre transport- og byutviklingsoppgaver skal avklares som del av planprosessen.

Det er i revidert planprogram lagt opp til at man utarbeider en konsekvensutredning som grunnlag for trasevalg. Konsekvensutredningen og trasevalg sendes på høring, slik at man får bred medvirkning rundt det endelige trasevalget. Det arbeides for at konsekvensutredning og trasevalg blir behandlet politisk i begynnelsen av 2013, slik at en deretter kan melde oppstart på reguleringsplanarbeidet. Det anbefales at bystyresiden involveres i trasevalg og godkjenning av KU for å sikre best mulig forankring og sikre fremdriften i planprosessen.

Med foreslått fremdrift vil reguleringsplanen kunne godkjennes innen sommeren 2014, slik at den kan legges til grunn for prosjektering og grunnerverv før oppstart av utbygging i 2016. Under forutsetning av politiske vedtak og finansiering av prosjektet vil dette kunne gi kontinuerlig utbygging av Bybanen når traseen mot Flesland er ferdig. Planforslag er forventet førstegangsbehandlet innen første kvartal 2014.

Planprogrammet har vært på høring høsten 2011, og er nå revidert på bakgrunn av offentlige og private høringsinnspill. Det har kommet inn ca 45 uttalelser, som i ulik grad er tatt med videre i planprogrammet. Hordaland fylkeskommune har bedt om at det tas med et alternativ som har mindre konsekvenser for kjerneområdene i Middelalderbyen Bergen. Statens vegvesen har bedt om at det tas inn et alternativ til trase som ikke går over Torget, for å

begrense virkningene for biltrafikken. Mange av de private innspillene ønsker at det tas med et alternativ under bakken gjennom sentrum. Grunnet disse innspillene er det tatt med to nye trasealternativer som skal utredes videre før endelig trasevalg;

- Tunnelløsning gjennom sentrum med mulig innslag fra Kaigaten eller Peter Motzfeldts gate og inn mot Fløyfjellet
- Markeveien for løsninger mot Nordnes, som igjen må knyttes på tvers av Vågen med tunnel eller bro.

På bakgrunn av innkomne kritiske merknader i forhold til foreslått trase langs Torgallmenningen og trase som krysser Koengen, er disse to tatt ut av det videre arbeidet.

Det har også kommet mange innspill i forhold til utvikling av tilbudet for både gående og syklende i planarbeidet. Dette er nå innarbeidet i revidert planprogram, og det er etablert kontakt med gang og sykkelgruppen i Bergensprogrammet, for å se på løsninger for et sammenhengende sykkelsystem i nordkorridoren. I utredningsarbeidet vil man få belyst muligheter, konflikter og avhengigheter mellom disse brukergruppene og Bybanen.

Hovedendringen i planprogrammet er selve fremdriftsplanen. Både valg av trase og oppstart av planarbeidet er utsatt i forhold til hva som opprinnelig var forespeilet. Valg av trase skjer ikke nå men i en egen prosess knyttet til godkjenning av konsekvensutredningen. På denne måten vil det være mulig å gi tydelige faglige og politiske føringer for selve reguleringsarbeidet. Det er spesielt viktig å sikre god forankring, både administrativt og politisk, hos Hordaland fylkeskommune, som både vil være byggherre og eier av Bybanen i ettertid. Oppstart av planarbeidet er utsatt ca ett år ettersom dette vil skje etter trasevalget.

Endelig trasevalg er komplekse avveininger mellom mange hensyn. Fagetaten anbefaler at en arbeider videre i nært samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen for å finne gode løsninger for Bybanen, også sett i forhold til overordnet veinett og fredete kulturminner. Valg av trase vil avklare hvilke andre deler av transportsystemet som skal omfattes av det videre reguleringsarbeidet.

### **Anbefalt forslag fra Etat for plan og geodata:**

I medhold av Plan og Bygningslovens § 12-9 fastsettes planprogram for Bybanen på strekningen Bergen sentrum - Åsane:

- Revidert planprogram, datert 04.05.2012, legges til grunn for reguleringsarbeidet for Bybanen på strekningen Bergen sentrum - Åsane

### **ETAT FOR PLAN OG GEODATA**

Mette Svanes  
etatsleder/plansjef

Håkon Rasmussen  
Prosjektansvarlig

### **TRYKTE BILAG**

Bybanen Bergen sentrum - Åsane. Planprogram datert 04.05.2012

### **UTRYKTE BILAG**

Dokumentliste 1-79. Se <http://www.Bergen.kommune.no/innsynpb/> saksn 201125114

## Saksutredning

### Bakgrunn

Lokalt er vedtak om at bybane skal utgjøre ryggraden i kollektivsystemet i Bergen, nedfelt gjennom planer og planvedtak i Bergen kommune og i Hordaland fylkeskommune. Bergensprogrammet med bybane som et av hovedelementene er fulgt opp av samtlige bystyrrer og fylkesting siden 1999.

I samarbeid med Hordaland fylkeskommune har Bergen kommune utredet et framtidig samlet bybanenett i Bergensregionen (Fremtidig bybanenett i Bergensområdet, desember 2009). Utredningen konkluderer med en anbefaling av at prioritert etappe etter bygging av bybane til Rådal (Lagunen), er å forlenge Bybanen til Flesland. Etter at strekningen fra Bergen sentrum til Flesland er fullført, anbefales det å forlenge banen nordover til Åsane slik at man får en pendel gjennom sentrum og betjener viktige markeder i Sandviken, ved NHH og i Åsane.

En byggestart direkte etter at strekningen til Flesland er fullført krever at planleggingen starter nå. Vedtatt reguleringsplan på strekningen bør foreligge sommeren 2014. Reguleringsplanen vil og gi viktige planavklaringer som rammer for øvrig byutvikling på strekningen.

### Prosess

Byrådet vedtok 28.06.11 i sak 1313-11, å legge forslag til planprogram ut på høring. Forslaget til planprogram har vært på høring i tidsrommet 10.07.11- 02.10.11 og det har kommet i alt 45 merknader som er gjengitt og kommentert under på sidene 7-39. I høringen har det kommet en rekke innspill i forhold til prosessen. Statens vegvesen legger blant annet vekt på at det viktigste er å ha en åpen og forutsigbar planprosess med avklaring av konflikter og tydelige/robuste beslutningspunkter underveis, før detaljplanen utarbeides. Selv om Statens vegvesen mener dette best kan gjøres gjennom en kommunedelplan velger Bergen kommune å videreføre arbeidet som en reguleringsplan. Det legges opp til en prosess der man lager en konsekvensutredning som vil anbefale en trase. Konsekvensutredningen og traseanbefalingen vil få en egen formell høring og politisk behandling. Det anbefales at bystyresiden involveres i trasevalg og godkjenning av KU for å sikre best mulig forankring og sikre fremdriften i planprosessen. Denne ekstra høringen og behandlingen vil sikre at vi får en god og åpen prosess selv om det ikke lages en kommunedelplan. Høringen vil gi gode medvirkningsmuligheter for byens befolkning, interesseorganisasjoner og fagetater. Hordaland fylkeskommune må også uttale seg til trasevalget, og det bør legges opp til god dialog og informasjon. Det politiske vedtaket vil avklare hvilket (eventuelt hvilke) alternativ som skal legges til grunn for reguleringsplanen. Etter den politiske behandlingen av trasevalget starter selve reguleringen. Planprogrammet beskriver nå innholdet i konsekvensutredningen som skal lede frem mot trasevalg og inneholder en revidert fremdriftsplan i tråd med ny prosess.

Oppgave	2012				2013				2014			
	1.kv	2.kv	3.kv	4.kv	1.kv	2.kv	3.kv	4.kv	1.kv	2.kv	3.kv	4.kv
<b>Fase 1: Konsekvensutredning og Trasevalg</b>		◆										
– Vedtak Planprogram												
– Konsekvensutredning og trasealternativer		■	■	■								
– Høring og offentlig debatt				■								
– Vedtak KU og trasevalg, samt oppstart regulering					◆							
<b>Fase 2: Reguleringsplan</b>												
– Utarbeide reguleringsplanforslag						■	■	■				
– Behandling 1. gang Byrådet									■	■		
– Off. ettersyn og rev. planforslag										■	■	
– 2. gangs behandling Bystyret											■	◆

### **Endringer i planprogrammet**

Forslaget til planprogram besto av i alt 9 kapitler, hvorav kapittel 8 var definert som selve planprogrammet. Det er derfor tatt utgangspunkt i kun kapittel 8 når forslaget nå er revidert i tråd med innkomne merknader. Planprogrammet som nå legges frem er derfor ikke direkte sammenlignbart med det dokumentet som har vært på høring.

Det er i innspillene fra både Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen påpekt at planarbeidet vil komme i konflikt med viktige internasjonale, nasjonale og regionale hensyn. Planprogrammet er derfor oversendt til Miljøverndepartementet for uttale i forkant av behandlingen, i tråd med § 8 i forskrift om konsekvensutredning. I uttalelsen fra Miljøverndepartementet (datert 24.04.12) er det vektlagt at videreutvikling av Bybanen er et viktig element i styrkingen av kollektivsystemet i Bergen og at de ser positivt på at prosessen med å sikre en optimal trase for strekningen mot Åsane er kommet i gang. Departementet kom med råd om å endre prosessen til å gjennomføre en konsekvensutredning i den første fasen av planleggingen slik at konsekvensutredningen med anbefaling av trase sendes ut på høring i forkant av politisk behandling, i tråd med § 10 i Forskrift om konsekvensutredning. Bruken av konsekvensutredningen til å ta stilling til hvilket alternativ som skal legges til grunn for reguleringsarbeidet er i samsvar med § 14, tredje ledd i KU-forskriften. Fagetaten har innarbeidet denne prosessen i planprogrammet da dette gir en forutsigbar prosess og sikrer god medvirkning underveis. I tråd med innspillet fra Miljøverndepartementet er også tema knyttet til Naturmangfoldloven presisert i beskrivelsen av konsekvensutredningen.

I tillegg til endringene som er nevnt over er planprogrammet omstrukturert og noe forenklet. Detaljeringsgraden av beskrivelser og skisser er tilpasset det nivået saken er på nå. Beskrivelsene av hva som skal utredes i konsekvensutredningen er utdypet i mye større grad og slått sammen til et nytt kapittel 5, i tråd med innkomne innspill.

Fagetaten vurderer det slik at endringene ikke medfører behov for ny høring. Endringene er en direkte oppfølging av innkomne merknader og har ikke avgrenset utredningskravet.

### **Trasealternativer**

Det har kommet mange innspill til traseene i planprogrammet og til helt nye traseer. Alle forslag er gått gjennom, og det er gjort en rekke endringer i traseene som lå i forslaget til planprogram. Generelt er traseene nå beskrevet relativt åpent, slik at tilpasninger kan gjøres i det videre planarbeidet der det er fornuftig.

Gjennom sentrum er det lagt til to nye alternative traseer i det reviderte planprogrammet. Hordaland fylkeskommune har bedt om at det tas med et alternativ som har mindre konsekvenser for kjerneområdene i Middelalderbyen Bergen. Statens vegvesen har bedt om at det tas inn en alternativ trase som ikke går over Torget. Mange av de private innspillene ønsker at det tas med et alternativ under bakken gjennom sentrum. Grunnet disse innspillene er det tatt med to nye trasealternativer som skal utredes videre før endelig trasevalg. Det ene er tunnelloøsning gjennom sentrum med mulig innslag fra Kaigaten eller Peter Motzfeldts gate og inn mot Fløyfjellet. Det andre krysser Torgalmenningen, og går inn i Markeveien for løsninger mot Nordnes, som igjen må knyttes på tvers av Vågen med bro eller tunnel. I tillegg har Hordaland fylkeskommune spilt inn at de ønsker at det utredes flytting av kollektivterminalen i Åsane (se eget avsnitt under).

I det reviderte planprogrammet er to alternativer tatt ut. Etter innspill fra Riksantikvaren via Hordaland fylkeskommune blir traseen i Bradbenken og over Koengen tatt ut da denne er i

direkte konflikt med det fredede anlegget på Bergenhus festning. Det har også kommet mange innspill både fra det offentlige og fra private om traseen på langs av Torgallmenningen. På bakgrunn av disse merknadene er denne traseen tatt ut av det videre utredningsarbeidet.

### **Forhold til kulturminner og kulturmiljø**

Bybanen vil berøre eller komme tett innpå viktige kulturminner og kulturmiljø både i sentrum og i Sandviken, uavhengig av hvilken trase som blir valgt. Det er allerede etablert et tett samarbeid med Byantikvaren for å få kartlagt konfliktpunktene. I det reviderte planprogrammet er punktene om kulturminner omarbeidet i tett dialog med antikvariske myndigheter. For å finne beste trase, må en også vurdere hvilke verdier disse kulturminnene har, og hva som er problematisk med Bybanen, og hvor. Med dette menes forhold til graving, hydrologi, riving/flytting, nærhet/nærmiljø, kontaktleddningsanlegg og arealbruk med mer. Dette skal utredes i konsekvensutredningen for de ulike trasealternativene slik at man kjenner de eventuelle konsekvensene for kulturminnene ved valg av trase. Det legges opp til tett samarbeid med antikvariske myndigheter (Riksantikvar, Fylkeskonservator og Byantikvar) underveis i prosessen. I uttalen fra Miljøverndepartementet mener de at det reviderte planprogrammet beskriver utredningsbehovet for kulturminner og kulturmiljøer på en tilfredsstillende måte.

### **Forhold til overordnet veinett**

Etablering av bybane mot Åsane kan berøre det overordnede vegsystemet. Det er derfor viktig å dokumentere og kartlegge konsekvenser, muligheter og bindinger mellom Bybanen og fremtidig vegsystem mot nord, som Statens vegvesen påpeker i sitt innspill. Det er tatt inn et eget utredningspunkt om overordnet vegsystem i konsekvensutredningen for å sikre at dette blir ivaretatt i planarbeidet. Viktige tema i forhold til veinettet som må vurderes i det videre er:

- Forholdet mellom pågående planer for E39 i Åsane, med rutestruktur for busser, plassering av terminal og trase for Bybanen
- Mulighet for å forlenge Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg, for å benytte dagens veggrunn til Bybanen i Ytre Sandviken.
- Trafikkmengde som kan gå gjennom Bergen sentrum og Sandviken, som avlastning av Fløyfjellstunnelen både i normalsituasjon og ved hendelser/uhell/vedlikehold.
- Sårbarhet for samlet trafikksystem i nordkorridoren.

### **Forhold til syklende og gående**

Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og flere private innspill fremhever viktigheten av å tenke på både syklende og gående. I sykkelstrategien for sentrum står det at det skal være et sammenhengende sykkelsystem fra Åsane til sentrum. I revidert planprogram er det lagt opp til at ulike prinsipper og traseer for denne hovedsykkeltraseen skal undersøkes. Der sykkelveien og Bybanen vil gå parallelt vil det søkes lagt til rette for felles utbygging gjennom reguleringsplanen.

### **Åsane**

Hordaland fylkeskommune har i sitt innspill presisert at de ønsker at det vurderes en alternativ kollektivterminal i Åsane. Etersom Åsane er sammensatt av ulike tettbygde lokalområder som ikke vil ligge i gangavstand til Bybanen er det viktig at det planlegges for hele kollektivreisen. Dette gir spesielle utfordringer med tanke på ruteplanlegging for lokalbussene, og det ønskes derfor at byttet mellom buss og banen kan skje innenfor et avgrenset område med minst mulig tidsulempe for de reisende. Med bakgrunn i dette er det tatt inn et mulig nytt terminalområde på C-tomten og en trase som går helt inn til Nyborg. I tillegg er det tatt inn en ny trase mot vest mellom Eidsvåg og Åsane, som ikke ligger parallelt med motorveien, men knytter seg opp mot større boligområder. Denne er blant annet tatt inn fordi Åstveit videregående skole og

idrettsanlegg er et viktig målpunkt som bør sikres god kontakt med Bybanen. Det er i tillegg en løsning som kan gi helt andre muligheter i forhold til E39, C-tomten og terminalspørsmålet.



**Høringsuttalelser med kommentarer fra Etat for Plan og geodata**

<b>Oversikt over innkomne merknader - offentlige</b>		
<b>Dokumentnr.</b>	<b>Avsender</b>	<b>Dato</b>
14	Bergen kommune v/Grønn etat	05.10.2011
26	Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum	05.09.2011
29	Bergen kirkelige fellelråd (BKF)	22.09.2011
31	Bergensområdets interkommunale renovasjonsselskap (BIR)	23.09.2011
32	Bergenshalvøens kommunale kraftselskap (BKK) v/BKK Varme	22.09.2011
33	Forsvarsbygg	20.09.2011
34	Bergensområdets interkommunale renovasjonsselskap (BIR) v/BossNett AS	20.09.2011
37	Bergenshalvøens kommunale kraftselskap (BKK) v/BKK Nett	30.09.2011
39	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	28.09.2011
49	Bergen og Omland havnevesen	30.09.2011
54	Bergen kommune v/ Vann og avløpsetaten	07.10.2011
55	Statens vegvesen	21.09.2011
57	Bergen kommune v/Byantikvaren	12.10.2011
63	Det Hanseatiske Museum og Schøtstuene	13.10.2011
66	Hordaland fylkeskommune v/regionalavdelinga	12.10.2011
68	Bergen Næringsråd	14.10.2011
74	Fylkesmannen i Hordaland	25.10.2011

<b>Avsender</b>	<b>Merknad</b>	<b>Fagetatens kommentar</b>
Doknr. 14 05.10.11 Bergen kommune v/Grønn etat	<p>En bybanetrase gjennom de sentrale byrommene, vil i stor grad båndlegge bruken av disse, redusere fleksibiliteten og introdusere faremoment. De sentrale byrommene bør skjermes mest mulig for både biltrafikk og bybane. De ulike tunnelløsningene bør derfor ikke forkastet på et så tidlig stadium. Bybanen, med tilhørende strømmaster, vil kunne framstå som et estetisk fremmedelement mot Bryggen. Grønn etat vil derfor frarå en bybanetrase over Bryggen og mener heller at alternativene med tunnel fram til Slaktehustomten må vurderes videre.</p> <p>En nærføring til Griggastemma med omfattende utfylling, er uakseptabel. Dette strider mot kommuneplanens arealdel.</p> <p>Grønn etat stiller også spørsmål ved hvorfor Bybanen stopper ved Åsane og</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Trase i tunnel er innarbeidet i revidert planprogram.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Alternative løsninger vil bli vurdert. Dersom Griggastemma blir berørt må en søke å minimere ulempene.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Mulig videreføring fra</i></p>

	<p>ikke er videreført til Nyborg.</p> <p>Grønn etat mener listen over konsekvensene som skal utredes nærmere, i stor grad dekker aktuelle problemstillinger. Temaet landskapsbilde/bybilde er imidlertid for mangelfullt omtalt. Det er spesielt viktig å få belyst dette temaet nå, ettersom Bybanen er foreslått å gå i dagen gjennom de mest sentrale og historiske delene av Bergen sentrum.</p>	<p><i>Åsane skal vurderes konsekvensutredningen før endelig trasevalg.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Det er tatt inn et punkt i konsekvensutredningen som omhandler konflikter med annen arealbruk eller interesser der blant annet dette inngår. Det er også satt opp et eget punkt om landskapsbilde/bybilde..</i></p>
<p>Doknr. 26 05.09.11 Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum</p>	<p>Bergens Sjøfartsmuseum er etter forskriftene til Kulturminneloven marinarkeologisk uttalemuseum i forbindelse med alle tiltak som vil kunne berøre sjøbunn.</p> <p>Museet kjenner ikke til marine kulturminner i planområdet. Planforslaget omfatter mulige inngrep i sjø/vannareal. Det vil kunne bli nødvendig å gjennomføre marinarkeologiske undersøkelser. Planen ønskes tilsendt under offentlig ettersyn på reguleringsplannivå for å lettere kunne vurdere eventuell konflikt med maritime kulturminner.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Hensynet til kulturminner skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.10 kulturmiljø og kulturminner.</i></p>
<p>Doknr 29. 22.09.11 Bergen kirkelige fellesråd (BKF)</p>	<p>BKF har en rekke eiendommer der traseen skal gå. Det er viktig med et stopp i Nyhavn på bakgrunn av framtidig utbygging. BKF har planer om å åpne barnehage i Nyhavn og ser det som en fordel at det kommer et stopp der.</p> <p>Selv om BKF ikke er berørt av strekningen Kaigaten - Bryggen, mener de at Bybanen ikke må komme over Torgalmenningen da dette er et viktig bilfritt område og et forsamlingssted for folk og aktiviteter.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Mulig stopp i Nyhavn er videreført i revidert planprogram. Lokalisering av holdeplasser skal utredes i konsekvensutredningen, under punkt 5.5, bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Trase langs Torgalmenningen er tatt ut av revidert planprogram på bakgrunn av innkomne merknader.</i></p>
<p>Doknr. 31 23.09.11 Bergensområdets interkommunale renovasjonsselskap (BIR)</p>	<p>Ny avfallsplan og mål for nye og moderne oppsamlings og innsamlingsløsninger for avfall må hensyntas så tidlig som mulig i planprosessen. For å sikre krav til helhetlig avfallshåndtering, skal BIR</p>	<p><i>Innspillet tas til etterretning.</i></p>



	være del av felles planstrategi og utarbeidelse av planer/utbyggingsavtaler for bybanetrase og utbyggingsplaner langs bybanetraseen. BIR ber om at det legges føringer for og innarbeides ovennevnte krav til avfallshåndtering, herunder krav til tilkomst og framkommelighet for tyngre kjøretøyer, i planprogram og bestemmelser til reguleringsplaner og følge opp BIRs krav til avfallsløsning i kommende planprosesser.	
Doknr. 32 22.09.11 Bergenshalvøens kommunale kraftselskap (BKK) v/BKK varme	Deler av planområdet er innefor konsesjonsområde for fjernvarme i Bergen. BKK Varme må be om at forslagstiller utreder konsekvensene av konfliktomfanget i forhold til eksisterende og planlagte ledningsanlegg for alle alternativer. En infrastrukturforeføring bør diskuteres i forkant av detaljprosjektering, og en videre utbygging samordnes med andre ledningseiere.	<i>Innspillet er ivaretatt. Se punkt 5.1 om kostnader i konsekvensutredningen.</i>
Doknr. 33 20.09.11 Forsvarsbygg	Forsvarsbygg kan ikke se at planen vil få konsekvenser for Forsvarets aktivitet i Bergen kommune.	<i>Innspillet tas til orientering.</i>
Doknr. 34 20.09.11 Bergensområdets interkommunale renovasjonsselskap (BIR) v/BossNett AS	BossNett AS holder på med utbygging av bossnett på bakgrunn av vedtatte planer om utbygging av rørbasert avfallsinnsamling i Bergen sentrum. Alle installasjoner er innmålt. Det bes om at det utføres en konsekvensutredning i forbindelse med videre planlegging av traseer og hvordan dette vil berøre det allerede installerte bossnettet i rør og hvilke konsekvenser det vil ha for BossNett i det videre planarbeidet. <i>Mulige konflikter med foreslåtte traseer er beskrevet i innspillet.</i>	<i>Innspillet er ivaretatt. Se punkt 5.1 om kostnader i konsekvensutredningen.</i>
Doknr. 37 30.09.11 Bergenshalvøens kommunale kraftselskap (BKK) v/BKK Nett	Det er positivt at kabler og ledningsanlegg er hensyntatt som et punkt under hovedposten kostnader i planprogrammet. De skisserte traseene synliggjør at det kan bli mange konfliktpunkter med BKK Netts etablerte infrastruktur. Erfaringer viser at anleggsarbeid vil medføre behov for flytting av nettanlegg og av sikkerhetsmessige hensyn. Konsekvens av dette er perioder med redusert forsyningsikkerhet. Risikoen dette	<i>Innspillet er ivaretatt. Se punkt 5.1 om kostnader og punkt 5.11 om risiko og sårbarhetsanalyse i konsekvensutredningen.</i>

	<p>innebærer bør belyses i konsekvensutredningen, i kapittel 8.3 under punktet ROS-analyse og/eller under kapittel 8.5 Samfunnsøkonomisk analyse.</p> <p><i>Mulige konflikter med foreslåtte traseer er beskrevet i innspillet.</i></p>	
<p>Doknr. 39 28.09.11 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</p>	<p>Dersom bybanetraseen og tilhørende anlegg medfører inngrep i vassdrag og vannressurser bør det i KU redegjøres for hvilke allmenne interesser som er knyttet til vannressursen og hvilke følger inngrepet får for de allmenne interessene. Dette kan i så fall legge til rette for at NVE kan benytte samordningsparagrafen i vannressursloven, jf § 20 d. når reguleringsplanen er vedtatt.</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Dette er presisert i punkt 5.6 om naturmiljø og ivaretatt i punkt 5.7 om nærmiljø og friluftsliv i konsekvensutredningen.</i></p>
<p>Doknr. 49 30.09.11 Bergen og Omland havnevesen (BOH)</p>	<p>Lover om havner og farvann har som formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskerierne og andre næringer. På bakgrunn av dette har BOH ingen merknader til mottatt forslag til planprogram.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>
<p>Doknr. 55 21.09.11 Statens vegvesen</p>	<p>Statens vegvesen er positiv til bygging av bybane mot nord og ønsker å bidra aktivt og konstruktivt i videre planarbeid for å realisere denne. Vegvesenet har anbefalt at utbygging av Bybanen til alle bydeler gis høy prioritet og må komme i en tidlig fase. Dette gjør at vegvesenet er helt på linje med både fylkeskommunen og kommunen om at Bybanen skal være hovedstammen i fremtidens kollektivsystem.</p> <p>Statens vegvesen er enig i Bergen kommune sine formulerte mål for Bybanen og at disse er relevante i forhold til videreutvikling også mot nord.</p> <p>Planoppgaven er stor og i nordkorridoren kreves det et helhetssyn på behov og løsninger. I planprogrammet mangler et mer overordnet perspektiv på de spesielle transportutfordringene og behovene som gjelder for nordkorridoren, spesielt for strekningen sentrum - NHH. Denne strekningen har</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Det skal gjennomføres en større utredning om påvirkning på trafikkavvikling, kapasitet og sårbarhet i veinettet i konsekvensutredningen før endelig trasevalg. Det er et eget punkt om vei og</i></p>

	<p>høy sårbarhet, manglende hovedrute for sykkel, klare miljøproblemer og manglende lokalvegnett. Korridoren er den mest sårbare transportlenken i Bergensområdet, der Helleveien er eneste transportåre. Det finnes ikke alternativt transportsystem på egen trase med omkjøringsmuligheter. Ved stenging av Fløyfjellstunnelen er eneste omkjøring via gatenettet i Bergen sentrum.</p> <p>I et stort planprosjekt som bybanen må man også ta et større planansvar for andre behov. Planarbeidet må også inkludere et planansvar for en høystandard sykkelløsning på strekningen sentrum - Eidsvåg.</p> <p>Vegvesenet er uenig i silingskriteriene som legges til grunn da de ikke dekker forhold som reisetid, synlighet, eller spesifikt høy og sikker frekvens som er klart definert i målene for Bybanen. Det siste kriteriet som er satt er at Bybanen ikke skal gjøre seg avhengig av løsninger som krever større investeringer i andre sektorer uten at det gir betydelige fordeler eller besparelser for Bybanen. Dette kan isolert sett virke som en lettere veg for rask gjennomføring av Bybanen, men det fremmer ikke helhetssynet og etatenes felles ansvar for utvikling av transportsystemet mot nord.</p> <p>Det aller viktigste for Statens vegvesen er en åpen og forutsigbar planprosess med avklaring av konflikter og tydelige/robuste beslutningspunkt underveis før detaljplan utarbeides. Vegvesenet sin vurdering er at dette best kan oppnås gjennom en kommunedelplan. Dersom Bergen kommune velger reguleringsplan som plattform, vil det være behov for en ekstra høring for å få en åpen og god prosess. Dette er viktig for å unngå mulige innsigelser senere i planprosessen. Konsekvensutredningen med forslag til anbefaling bør sendes ut</p>	<p><i>trafikk. Forholdet til andre trafikanter skal også utredes nærmere. Dette er innarbeidet i revidert planprogram.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt, se kommentar over. Ulike prinsipper og traseer skal undersøkes, og løsninger undersøkes der det kan være naturlig at Bybanen og sykkelveien går parallelt.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Videre utredning av forholdet til overordnet vegnett er ivaretatt i revidert planprogram, se kap 5, konsekvensutredning. Det er også presisert videre utredning av kapasitet, linjeføring, kjørehastighet og komfort for Bybanen i punkt 5.4 og punkt 5.5.</i></p> <p><i>Innspillet tas delvis til følge. Det vil ikke bli lagt opp til en kommunedelplan. Det er i revidert planprogram lagt opp til en konsekvensutredning med anbefaling av trasevalg med egen høring og vedtak før melding om oppstart av reguleringsarbeid. Dette for å sikre en god planprosess.</i></p>
--	--	--

	<p>på høring før ett alternativ reguleres.</p> <p>Statens vegvesen er fornøyd med at det nå settes i gang delutredninger med avklaring av sentrale spørsmål og mulige alternativer. Vegvesenet vil bidra aktivt med avklaringer og ressurser i foreslåtte delutredninger, men understreker at det er prosjektet som må ha ansvar for prosjektledelse, utredning av alle alternativer og konsekvenser.</p> <p>I planprogrammet må det tydeligere skille mellom hva som er grunnlagsmateriale og hva som er formelt planprogram. Dette gjelder spesielt kapittel 7. Dersom konsekvensene for transportsystemet etter vegvesenet sin vurdering ikke er tilstrekkelig utredet, vil vegvesenet måtte vurdere innsigelse til planen på et senere tidspunkt.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Statens vegvesen deltar aktivt i prosjektgruppen for Bybane til Åsane, og i Bergensprogrammets ulike involverte organ.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering og er ivaretatt. Revidert planprogram består kun av tidligere kap 8.</i></p>
<p>Doknr. 54 07.10.11 Bergen kommune ved Vann- og avløpsetaten</p>	<p>Bygging av bybane fra sentrum til Åsane vil uansett valg av trase påvirke eksisterende VA-infrastruktur i større eller mindre grad. Under følger noen av de største utfordringene og de viktigste konfliktpunktene. Det er flere gater med store/viktige VA-ledninger. Spesielt gjelder dette Torget og Bryggen. Dette er "tunge" konfliktpunkter der det er vanskelig å finne alternative ledningstraseer, samt å få til en tilstrekkelig funksjonssikkerhet for disse ledningene i anleggsperioden.</p> <p>VA-tunneler/kulverter: Disse bør unngås, da det praktisk sett er umulig å flytte disse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulvert under Torgallmenningen</li> <li>- Tunnel Rothaugen - NHH/Brevikviken - Eidsvåg, inkl. tverrslag v/ Måseskjæret.</li> <li>- Avløpstunnel Eidsvåg</li> <li>- Avløpstunnel ved Daleelva</li> </ul> <p>Bryggen. Mange ledninger og anlegg i bakken som er problematisk å flytte. Problemer med havstigning, stormflo og grunnvannstand. Vi mener det er en bedre løsning å la Bybanen gå i tunnel bak Bryggen.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Forholdet til eksisterende infrastruktur er ivaretatt under punktet om kostnader i konsekvensvurderingen.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Alle tekniske installasjoner vil bli kartlagt og forsøkt hensyntatt i planleggingen.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Det er innarbeidet et alternativ med en tunnelloøsning øst for Bryggen. Forholdet til havstigning, stormflo og grunnvannstand er ivaretatt i konsekvensutredningen, se</i></p>

	<p>Ytre Sandviken avløpsrenseanlegg Renseanlegget er etablert i fjellet under NHH, med tunnelinngang i Breiviksveien. Vann- og avløpsetaten har konkrete planer for utvidelse av renseanlegget. Det vil være <u>svært</u> mange konfliktpunkter dersom Bybanen skal gå i tunnel i dette området.</p> <p>Jordalsvatnet med nedbørsfelt. Deler av traseen vil her komme innenfor nedbørsfeltet. I og med at Jordalsvatnet er drikkevannskilde vil en bybanetrase på vestsiden motorvegen være den beste løsningen, særlig med tanke på anleggsperioden. En forutsetning er at dette lar seg gjøre uten å komme i konflikt med våre tunneler.</p> <p>Forslaget om depot i Eidsvåg, på halvøyen i Jordalsvatnet (beskrevet i pkt 7.5.2 i silingsrapporten) vil komme innenfor nedbørsfeltet for Jordalsvatnet og strider mot klausuleringsbestemmelsene for nedbørsfeltet. VA-etaten kan ikke tillate et slikt depot på dette området.</p> <p>Før det endelige trasevalget skjer ber vi om at det utarbeides konfliktkart når det gjelder eksisterende VA-anlegg for de aktuelle traseforslagene. Graden av konflikt vil være viktig for valg av trase. Overvannshåndteringen skal skje i henhold til VA-norm for Bergen Kommune: ”Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune”.</p> <p><i>Vedlagt innspillet følger flere kartutsnitt.</i></p>	<p><i>punkt 5.12.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Alle tekniske installasjoner vil bli kartlagt og forsøkt hensyntatt i planleggingen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Dersom det ikke er mulig å unngå nedbørsfeltet vil det søkes løsninger og eventuelt avbøtende tiltak som minimerer problemene.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Alle tekniske installasjoner vil bli kartlagt og forsøkt hensyntatt i planleggingen.</i></p>
<p>Doknr. 57 12.10.11 Bergen kommune v/Byantikvaren</p>	<p>Utfordringene i forhold til kulturminner på strekningen Sentrum-Åsane er store og alle alternativer berører kulturminneinteresser. Byantikvaren vil på nåværende tidspunkt ikke komme med anbefalinger i forhold til trasevalg. Det må gjennomføres grundigere vurderinger av konsekvensene for kulturminner. Kompleksiteten i planen tilsier en aktiv deltakelse fra Byantikvaren i utformingen av planen. Byantikvaren har ingen</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Det er etablert samarbeid med Byantikvaren for å kartlegge hvilke antikvariske interesser som blir berørt.</i></p>

	innvendinger til selve planprogrammet.	
Doknr. 63 13.10.11 Det Hanseatiske Museum og Schøtstuene	<p>Det gis innspill til de to alternativene som vil berøre Bryggen / Finnegården. I forslaget til trase Finnegården - Skuteviken er det forslag om et tunnellinislag i Finnegårdsgaten. Finnegården og grunnen er fredet og inngår i verdenskulturminnet Bryggen. Målinger av setninger viser at bygningene beveger seg/ synker på grunn av kulturlagene under og rundt bygningene som er i ferd med å brytes ned. Et tunnellinislag vil ytterligere øke nedbrytningen på grunn av at grunnvannstanden destabiliseres. Arkeologiske kulturminner vil gå tapt og økende setninger vil føre til ytterligere skader på bygningene. Trase og tunnellinislag i Finnegårdsgaten vil også medføre endringer av gatebildet, noe som vil påvirke opplevelsen av kulturminnene på Bryggen.</p> <p>Alternativ Sentrum - Bryggen - Sandviken er problematisk på grunn av at vesentlige tekniske inngrep i grunnen vil ytterligere øke nedbrytning av kulturlag, med økte setningsskader på fredede bygninger som resultat. Et dobbeltspor med tilhørende tekniske installasjoner vil være et forstyrrende fremmedelement. En bybanetrase vil endre gatebildet og medvirke til at Bryggens kulturhistoriske- og visuelle verdi svekkes. Det yrende livet sommerstid og trafikk av turister er noe som trolig vil øke i fremtiden, og man er bekymret for publikums sikkerhet i forhold til en bybane med høy frekvens. Bryggen er utsatt for høyvann i forbindelse med stormflo.</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Forholdet til kulturminner skal utredes i konsekvensutredningen, se punkt 5.10. Det vil bli laget et eget kulturminnegrunnlag for de alternative traseene for å kartlegge forholdet til kulturminnene og eventuelle konflikter.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt konsekvensutredningen, se punkt 5.10, kulturmiljø og kulturminner og punkt 5.12 grunnforhold, grunnvann og havnivå.</i></p>
Doknr. 66 12.10.11 Hordaland fylkeskommune ved regionalavdelinga	<p>Bybanen er ei regionalt prioritert satsing og eit viktig tilskot til effektiv og miljøvenleg transport i Bergen. Kultur- og ressursutvalet er positive til føremålet med planarbeidet. Det peikar på vesentlege manglar når det gjeld kulturminne i forslag til planprogram. Konsekvensutgreiinga må klargjere eventuelle konflikter og konsekvensar for kulturminneverdiar. Om ein ikkje kjem</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Forholdet til kulturminneverdier er ivaretatt i konsekvensutredningen, se punkt 5.12. Det vil bli laget et eget kulturminnegrunnlag for de alternative traseene for å kartlegge forholdet til</i></p>

	<p>fram til akseptable løysingar for kulturminneverdiane, kan nokre av alternativa utløyse motsegn.</p> <p>Kultur- og ressursutvalet er samd i forslag til planprogram for bybane Bergen sentrum – Åsane, der tre alternativ skal vurderast i ein vidare planprosess. Det bes i tillegg om ytterlegare vurdering av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alternativ som skapar mindre følgjer for kjerneområda i Middelalderbyen Bergen.</li> <li>- alternativ endehaldeplass i Åsane.</li> </ul> <p>Det bes om at ein i val av trasé må leggja vekt på å finne mest mogeleg rette strekningar, gjerne tunnel. Perrongane må vera lange, slik at ein kan ha lengre vogner og dermed god kapasitet. Ein bør i minst mogleg utstrekning leggja traséen i blanda trafikk. Slik kan ein halde høg fart utan å risikera ulukker, og ein kan ha høg frekvens i rushtida</p> <p>Ein ser behovet for rask framdrift i plan- og utbyggingsarbeidet for bybanen. Reguleringsplan kan bidra til rask gjennomføring om det vert gjort tilstrekkeleg alternativvurdering som blir vurdert i eit overordna perspektiv.</p> <p>Det bes om at ei løysing som inkluderer E39 vert utgreidd vidare før ein tek stilling til om alternativet bør inngå i reguleringsprosessen. Det bes om at gode transportbytepunkt, innfartsparkering og oppgradering av vegnett for å sikra framkomst for buss og sykkel vert grundig omhandla i planen.</p>	<p><i>kulturminnene og eventuelle konflikter.</i></p> <p><i>Innspillet er tatt til følge. Det er tatt inn en alternativ trase som ikke berører kjerneområdene i Middelalderbyen i revidert planprogram. Alternativ endehaldeplass i Åsane skal utredes.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Forhold til linjeføring og samlet driftsopplegg skal utredes nærmere for alternativene i planprogrammet, se punkt 5.5 i konsekvensutredningen, bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Fremdriftsplanen er endret i revidert planprogram. Det er lagt opp til en høring av konsekvensutredning og anbefaling av trase før valg av trase.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Forholdet til overordnet vegnett skal utredes videre. Samlet driftsopplegg for kollektivsystemet skal utredes og forholdet til sykkel og hovedtrase mellom Åsane og sentrum skal utredes. Der det er naturlig skal sykkeltrase reguleres sammen med Bybanen. Se punkt 5.4 og 5.5 i konsekvensutredningen.</i></p>
Doknr. 68 14.10.11 Bergen Næringsråd	Bergen Næringsråd er positive til byggetrinn 4 av Bybanen og skulle helst sett at det ble bygget parallelt til Åsane og Flesland, og at staten bidro med 50%	<i>Innspillet tas til orientering.</i>



	<p>av utbyggingskostnadene. Bybanen er en forutsetning for å nå målene om økt fortetting og bedre byutvikling.</p> <p>Bergen Næringsråd anerkjenner ønsket om en synlig bybane, men mener at dette må veies opp mot mulig tidsreduksjon på reisetiden ved bruk av tunnelløsninger. Reisetiden er en avgjørende faktor for å redusere biltrafikk.</p> <p>På delstrekning 1 er det foreslått et alternativ over Torgallmenningen. Det bør velges et av de andre alternativene da Torgallmenningen er etablert som byens storstue. På delstrekning 2 mener næringsrådet at en tunnelløsning fra Kjøttbasaren med holdeplass under Krohnengen best sikrer god fremkommelighet og en rask bybane. På delstrekning 3, bør det vurderes å legge traseen i dagens veibane og legge biltrafikken i tunnel. Bergen Næringsråd er enig i kommunens vurdering om at siste etappe fra Eidsvåg til Åsane bør ha relativt få stopp og høy hastighet.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Alternativer både på og under bakken er videreført i revidert planprogram.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Trase langs Torgallmenningen er tatt ut av revidert planprogram på bakgrunn av innkomne merknader. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan frigi grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase.</i></p>
<p>Doknr. 74 25.10.11 Fylkesmannen i Hordaland</p>	<p>Fylkesmannen stiller seg fortsatt positiv til en videre utbygging av bybanenettet. Gitt at det legges opp til en grundig og åpen prosess knyttet til utredningen av de aktuelle alternativene i KU-prosessen har Fylkesmannen ingen merknader til å benytte områderegulering som planform.</p> <p>Fylkesmannen er kritisk til å legge Bybanen over Bergens storstue, Torgallmenningen. Dette må utredes godt og det må settes fokus på de fulle konsekvensene for dette byrommets funksjon.</p> <p>I planprogrammet antydes det at reisetiden mellom sentrum og Åsane bør ned mot 16 min. For å oppnå dette er valg av trase avgjørende. Tunnelløsninger i tillegg til reduksjon av stoppesteder kan medvirke til høyere gjennomsnittsfart, noe som vil styrke konkurransen i forhold til privatbil.</p> <p>Fylkesmannen mener at bybaneutbygging</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Det er lagt opp til en høring av konsekvensutredning og anbefaling av trase før valg av trase, noe som sikrer en åpen prosess.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Trase langs Torgallmenningen er tatt ut av revidert planprogram på bakgrunn av innkomne merknader.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>

	<p>som sentralt element i byutviklingen må gå foran hensynet til fremtidige hovedveioppgraderinger/ utbygginger.</p> <p>Eventuelle tiltak for utfylling i Jordalsvannet og/eller Griggastemma bør utredes med tanke på konsekvenser for naturmangfold, landskap og friluftssinteresser og hvordan det skal inngå i miljøoppfølgingsprogrammet for bybaneprosjektet til Åsane.</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt i konsekvensutredningen, se punkt 5.6 Naturmiljø, punkt 5.7 Nærmiljø og friluftsliv samt punkt 5.9 Landskapsbilde/bybilde.</i></p>
--	---	--

### Oversikt over innkomne merknader - private

Dokumentnr.	Avsender	Dato
15 og 17	Arild Nydegger Øvre-Eide	30.06.2011
24	Matias Ekert	30.08.2011
25	Gisela Iversen	01.09.2011
27	Bjørn Ove Rolland	21.09.2011
35	Neas ASA	29.09.2011
36	Norges Handelshøyskole (NHH)	30.09.2011
40	Og arkitekter, Bergen Tomteselskap og Griggastemma Utvikling AS	30.09.2011
41	Geir Ekeland Bartz-Johannessen	01.10.2011
42 og 46	Sandviksveien 110 ved Borring og Rognerud Rådgivende Ingeniører Bergen AS v/Trond Tystad	30.09.2011
43	Grahl-Madsen & Co Advokatfirma AS for Sandviken borettslag	30.09.2011
44	A/S Eidsvåg fabrikker ved Jørgen CM Urdahl	30.09.2011
47	Skuteviken vel ved Arild Birkenes	03.10.2011
48	Advokatfirmaet Kyrre ANS for Boligaksjeselskapet Ladegårdsgaten Borettslag 64-76 AS	03.10.2011
51	ARTEC Prosjekt Team AS	02.10.2011
53	Syklistenes landsforening (SLF) Bergen og Omegn	04.10.2011
56 og 58	Sivilingeniør Atle Sundal	11.10.2011
59	Studentsamskipnaden og Saturn Næringseiendommer ved Sivilingeniør Atle Sundal	11.10.2011
60	Felles uttalelse fra Strandens Grend velforening, Eikeviken og Biskopshavn velforening, Jægersminde vel og Munkebotten vel	13.10.2011
61	Naturvernforbundet Hordaland	13.10.2011
62	Bjørgvin Gunnarson	13.10.2011
64	Øivind Bergh	13.10.2011
65	Arkitektgruppen Cubus A/S for Selvaag Bolig AS, Brynjulfsen Eiendom AS, Rolf Olsen Eiendom AS og Gamle Bergen	14.10.2011
67	Arkitektgruppen Cubus A/S for Rolf Olsen Eiendom AS	14.10.2011
69	Sandviken Kulturhistoriske Forening	12.10.2011
70	Edvard Rieber-Mohn	12.10.2011
71	Vidar Sætre	14.10.2011
72	Åsane Arbeiderparti	12.10.2011

76	Ivan Østvik	17.11.2011
Avsender	Merknad	Fagetatens kommentar
<p>Doknr. 15 og 17 30.06.11 Arild Nydegger Øvre-Eide</p>	<p>Spørsmål om noen av alternativene for Bybanetrase vil berøre eiendommen gnr 215, bnr 2.</p> <p>I følge tegningene for Bybanen som følger saken fra Byrådet passerer begge alternativene for skinnegang nedbørsfeltet for Jordalsvannet. Det er byggeforbud i området noe som er stadfestet i dom fra Gulating lagmannsrett med visse unntak for landbruk og private boliger. Hvordan kan bybanen planlegges i et nedbørsfelt til drikkevann med byggeforbud? Dersom det gis tillatelse til dette, vil dette medføre ytterligere utbygging i nedbørsfeltet - om både private og offentlige skal få likebehandling.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Endelig plassering av bybanetraseen er ikke fastsatt. Når trase er valgt vil det bli meldt oppstart etter pbl § 12-8 og alle berørte parter vil bli varslet.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Eventuelle konsekvenser for Jordalsvannet skal utredes i konsekvensutredningen se punkt 5.8 Naturressurser.</i></p>
<p>Doknr. 24 30.08.11 Matias Ekert</p>	<p>For å lokke folk til å bruke Bybanen må den ha store fordeler fremfor bilen. Den sterkeste fordelen er tidsbruk og banen bør derfor ikke bruke mer enn 9-10 minutter fra Åsane til sentrum. Byggetrinnet Flesland til Oasen bør heller ikke bruke mer enn 9-10 minutter slik at man kommer til Flesland fra Åsane innen 20 minutter. Undertegnede forslag er derfor å i størst mulig grad benytte eksisterende veier for å spare penger og for å redusere holdeplasser til 6-7 over hele strekningen for å spare tid.</p> <p>Derfor ville undertegnede starte Åsaneruten på Busstasjonen i Bergen Storsenter, føre den opp på broen og inn i Fløyfjellstunnelen da den bruker en kjørebane hver vei. Første stopp blir Sandviken Sykehus, neste stopp NHH, så Eidsvåg (også her legges banen på bilveien og gjennom tunnelen), videre på veien med en</p>	<p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forhold til hastighet og frekvens skal utredes i konsekvensutredningen, se punkt 5.5.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Forslaget til trase er ikke videreført i planprogrammet grunnet konflikter med overordnet vegnett. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan frigi</i></p>

	<p>stopp ved Åstveidt/Tertnes rundkjøring og siste stopp på Åsane senter. Så kunne man ha en fortsettelse til Tertnes og en til Flaktveit, denne med en mulighet for fortsettelse til Knarvik. Begge greinene betjenes i veksel. Denne løsningen gjør at man ikke trenger å lage nye tunneller men bruker eksisterende og sparer penger. Dessuten blir det mindre plass til biler.</p> <p>Parallelt til bane bør det opprettholdes busslinjer som tar seg av sideveier. Man bør unngå lange ventetider og stappfull bybane med få sitteplasser.</p>	<p><i>grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase fra Sandviken til Eidsvåg.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Forhold til busslinjer forvaltes av Hordaland fylkeskommune og Skysst.</i></p>
<p>Doknr. 25 01.09.11 Gisela Iversen</p>	<p>Undertegnede ser at det er lagt ned et betydelig arbeid i planene med å føre Bybanen gjennom sentrum. Er det ikke blitt vurdert å skåne bykjernen? Av hensyn til trafikkavvikling og med hensyn til de historiske verdiene til bykjernen bør banen gå i fjellet fra busstasjonen og forbi Sandviken.</p>	<p><i>Innspillet er ivare tatt. Det er tatt inn et alternativ som skåner Middelalderbyen. Dette alternativet går i tunnel fra Peter Motzfeldts gate.</i></p>
<p>Doknr. 27 21.09.11 Bjørn Ove Rolland</p>	<p>Bybanen kan gå i dagens vegtrase, mens bilene kjører i tunnel.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>
<p>Doknr. 35 29.09.11 Neas ASA</p>	<p>Det meldes om at det pågår planarbeid for utvidelse av Xhibition kjøpesenter. Det planlagte tiltaket vil søke å gjøre området foran Xhibition mer tilgjengelig for allmennheten. Valg av trase og stopp for bybanen i nærheten av kjøpesenteret vil kunne få betydning for tilpasning av det ønskede tiltaket og det bes om dialog i den sammenheng.</p> <p><i>Skisser av planlagt utbygging ligger vedlagt innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>
<p>Doknr. 36 30.09.11 Norges Handelshøyskole (NHH)</p>	<p>Rundt 3500 personer sokner til NHH og randsoneinstitusjoner og tallet vil stige framover. Mange av disse vil ha Bybanen som sitt primære transportalternativ til og fra høyskolen. En ser derfor positivt på foreslått plassering av stopp langs Helleveien og tett på eksisterende bygningsmasse.</p> <p>Det er viktig at Høyskolen ikke mister</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. I revidert planprogram er forslagene til stopp ved NHH videreført.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>

	tomteareal som gjør at eksisterende infrastruktur og fremtidig utbygging av høyskolerelaterte aktiviteter blir vanskeliggjort. Høringsdokumentene er ikke detaljerte nok til å se konsekvenser av tiltaket, men NHH antar at en plassering av holdeplassen i fjell vil bidra til en opprydning av trafikkbildet og beskjære fremtidige utbyggingsmuligheter for høyskolen minst mulig og ber om at dette alternativet følges i det videre arbeidet.	<i>Forslagene til trase er i denne fasen ikke så detaljerte at man kan si noe om konsekvensene for NHH sine arealer. Utforming av stoppet skal utredes i det videre arbeidet.</i>
Doknr. 40 30.09.11 Og arkitekter, Bergen Tomteselskap og Griggastemma Utvikling AS	<p>Gjennom arbeid med tilliggende areal ble Og arkitekter og oppdragsgiver Griggastemma Utvikling høsten 2007 oppmerksom på at arealer som omkranser Griggastemma i kommuneplanens arealdel var lagt ut til byggeformål. Det ble tatt kontakt med Bergen Tomteselskap og gjennomført en liten mulighetsstudie. I arbeidet og i rapporten "Fremtidig bybanenett i Bergensområdet" ble antagelsen om et bybanestopp ved Griggastemmas nordspiss styrket. Det ble laget en konseptstudie om hvordan et bybanestopp ved Griggastemma kunne kombineres med utbygging. Konseptstudien tok utgangspunkt i geometri for banelegeme, bybanestopp med park&amp;ride, parkering og depot.</p> <p>Det er gjort vurderinger fra undertegnede i forhold til problemstillingene rundt Griggastemma i planprogrammet. I videre arbeid med reguleringsplanen må plan for områdeutvikling og byutvikling rundt stoppet på Griggastemma integreres. Løsninger vist i innspillet legges til grunn og det må opprettes kontakt mellom partene i saken.</p> <p><i>Konseptskisser, beskrivelse og vurderinger ligger i innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Mulig stopp ved Griggastemma er videreført i revidert planprogram. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.5 Bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. I revidert planprogram er dette ivaretatt i punkt punkt 5.5 Bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal. Der skal det for holdeplasser utenfor tett sentrumsbebyggelse sees på plassering ut i fra en fremtidig byutvikling.</i></p>
Doknr. 41 01.10.11 Geir Egeland Bartz- Johannessen	Bybanen skal ha en linjeføring som gir høy fremføringshastighet. Strekningen til Nesttun har i dag problemer med å komme ned i 20	<i>Innspillet er ivaretatt. Forholdet til overordnet vegnett skal utredes i konsekvensutredningen, se</i>

	<p>minutter slik det var tenkt. Dette bør det læres av og strekningen må planlegges på en måte som gjør at man slipper nedsatte hastigheter på grunn av sikkerhetshensyn.</p> <p>Et av målene i Bergensprogrammet er å redusere biltrafikken, dette kan man oppnå ved å bruke redusert kapasitet for blant annet kryssende biltrafikk. I forhold til sykkeltrafikken er det mye å hente ved utbygging av bybane. Det bør etableres parallell sykkelveg med banen hele veien fra Sandviken til Åsane. Dette kan forenkle vedlikeholdet av banen, øke sikkerheten og effektiviteten ved ulykker eller annen evakuering. Prosjektgruppen bør ha et eller flere medlemmer som ivaretar syklistene.</p> <p>Mange av figurene i planprogrammet er kornete og vanskelig å lese. Det mangler også enkelte figurer og kilder.</p> <p>Tema som må behandles på et senere tidspunkt er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sikker sykkelparkering</li> <li>- Hvordan skal hovedsykkelnettet kobles til holdeplassene?</li> </ul> <p><i>Vurderinger og gjennomgang av ulike trasser ligger i innspillet.</i></p>	<p><i>punkt 5.4. Forhold til sykkel og hovedtrase mellom Åsane og sentrum skal utredes og hvor det er naturlig at sykkelforbindelsen reguleres sammen med Bybanen.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Figurer er endret i revidert planprogram. Mer detaljerte figurer og kart vil komme etter hvert i prosessen.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Forhold til sykkel skal utredes. Dette er presisert i revidert planprogram.</i></p>
<p>Doknr. 42 og 46 30.09.11 Sandviksveien 110 ved Borring og Rognerud Rådgivende Ingeniører Bergen AS v/Trond Tystad</p>	<p>Bybanestopp bør ikke plasseres med trase i Måseskjærveien, men med stopp og trase ved Sandviksveien/ hovedvegen. Bybanestoppet bør være helt eller delvis under bakken/ overbygget, men kan også plasseres åpent. Det er utarbeidet en helt egen liten vedlagt rapport om forholdet som tydelig viser at bybane åpent i Måseskjærveien er en ikke holdbar løsning sikkerhetsmessig og fremkommelighetsmessig. En slik løsning vil gi en bedre situasjon for biltrafikken, enn om en bybane avskjærer Sandviksveien og kjører tungtrafikk hele Måseskjærveien inn, med U-sving i Strandens Grend og kjøring tilbake mot Glass Knag og</p>	<p><i>Innspillet tas delvis til følge. Foreslått trase i Måseskjærveien er videreført i planprogrammet. Forhold til plassering og tilgjengelighet til holdeplasser er ivaretatt i punkt 5.5 i konsekvensutredningen. Forhold til fremkommelighet og konflikter med annen arealbruk skal utredes videre.</i></p>

	<p>Næringsbygget Sandviksveien 110. Det er konkret pekt på stopp med utganger i plan med Måseskjærveien enten under eller nord for Sandviksveien 110 (under eiendommen og fremtidige bygg, nord for eksisterende bygg) eller syd for hotellet ved Sandvikstrappen. Begge løsningene gir et stopp ved Måseskjæret uten den sikkerhetsbelastning som løsning i dagen i Måseskjærveien vil gi. Flere av eiendommene i området er enig i dette synet, og deres interesse i saken vil bli presentert i den videre behandling av saken.</p> <p><i>Vurderinger og valg av løsninger er vurdert i egen rapport som følger innspillet.</i></p>	
<p>Doknr. 43 30.09.11 Grahl-Madsen &amp; Co Advokatfirma AS for Sandviken borettslag</p>	<p>Det er i samtlige anbefalte traseforslag lagt opp til tunnel til Slakthustomten. Denne vil gå under eller i nærheten av Sandviken borettslag sin eiendom. Denne eiendommen ligger tilstøtende til Ladegårdsgaten 64-67 som har påvist omfattende setningsskader på grunn av synkende grunnvannsnivå etter sprengning av tunnel under eiendommen. I planprogrammet kommer det fram at det vil bli sett på faren for setningsskader på eksisterende bebyggelse som følge av senkning i grunnvannsnivå.</p> <p>I beskrivelsen av planprosess og framdriftsplan står det at det i januar 2012 skal velges ut hvilke traseer og løsninger som skal vurderes i reguleringsarbeidet, mens det i løpet av 2012 skal foretas plan og utredningsprogram. Her er Sandviken borettslag bekymret for at man skal treffe vedtak om trasevalg før det er gjennomført undersøkelser av grunnforhold. Det bes derfor om at det gjennomføres undersøkelser av grunnforhold, konsekvens og risikoanalyse for setningsskader på eksisterende bebyggelse før det treffes vedtak om trase. Dersom tunnel til Slakthustomten medfører relevant</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Forholdet til grunnvannsnivå skal utredes i konsekvensutredningen, se punkt 5.12 Grunnforhold, grunnvann og havnivå.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. De ulike trasevurderingene vil basere seg på kjente og tilgjengelige kilder om grunnforhold og grunnvann. Nye undersøkelser av grunnforhold vil ikke bli gjennomført før endelig trase er valgt.</i></p>



	risiko for setningskader på eksisterende bebyggelse må andre alternativer vurderes.	
Doknr. 44 30.09.11 A/S Eidsvåg fabrikker v/Jørgen CM Urdahl	<p>A/S Eidsvåg fabrikker har ca 13 000m<sup>2</sup> næringsarealer, 23 boligheter, ca 55 båt plasser og planer for videre utvikling med ca 25 000m<sup>2</sup> på nordsiden av E39 og 18 boligtomter på Vollane samt noen mindre boligprosjekter. Med bakgrunn i utviklingspotensiale på nordsiden av E 39 bør også Bybanen bygges der så langt ut over Eidsvågsneset som mulig. Men, ikke lenger enn at eventuell ny aktivitet mot sør også blir dekket opp av et bybanestopp. I tillegg nevnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En plassering av bybanestoppet vest for Eidsvågbakken 13 må utredes.</li> <li>- Trasevalg og passering av den gamle gravplassen må utredes nærmere.</li> <li>- Annet areal for materialdepot enn Eidsvåg må utredes.</li> <li>- Det må utredes løsninger for matebuss i området rundt Eidsvåg.</li> </ul> <p>Innfartsparkering må vurderes plassert i bygg og/eller under bakkenivå. <i>Forslag til konkret plassering og vurderinger følger i innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. I revidert planprogram er trase med stopp i nærheten av Eidsvåbakken 13 videreført. Endelig plassering av trase vil skje i det videre utredningsarbeidet. Holdeplasser skal vurderes i forhold til betjeningen av viktige kollektivknutepunkt og byttepunkt. Plassering av depot vil bli utredet videre i konsekvensutredningen. Flere alternativer skal utredes, Eidsvåg er ett av alternativene. Forhold til kollektivtilbudet forvaltes av Hordaland fylkeskommune og Skyss.</i></p>
Doknr. 47 03.10.11 Skuteviken vel v/ Arild Birkenes	<p>Skuteviken vel er positive til forlengelse av bybanen nordover og håper dette kan bidra til å avlaste deler av biltrafikken fra Sandviken, samt redusere gjennomgangstrafikken via Sjøveien og Nye Sandviksvei. På sikt håpes det på ytterligere fartsreduksjon i Nye Sandviksvei med mulig omregulering til gatetun og begrensninger i trafikken i Sjøveien. Det er viktig med nærhet til stoppested for bybanen og løsning 2 med stopp på Slakthustomten vil for de fleste være nærmere og mer hensiktsmessig enn Krohnengen. Løsning 1 tilfredsstillende nærhetskrav både ved stopp på Koengen/Sandbrogaten og Slaktehustomten.</p> <p>Vurderinger i forhold til setningskader og lignende må gjøres</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan frigi grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase og avlaste Sandviken for biltrafikk. Det vil også bli sett på dagløsninger som kan gi redusert biltrafikk i Sjøgaten. Forhold til holdeplasser skal utredes videre, se punkt 5.5 i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt i konsekvensutredningen, se</i></p>

	og hensyntas ved sprengning av tunnel gjennom Sandviken. Skuteviken vel ber om å bli underrettet om videre utvikling i saken.	<i>punkt 5.12, Grunnforhold, grunnvann og havnivå.</i>
Doknr. 48 03.10.11 Advokatfirmaet Kyrre ANS for Boligaksjeselskapet Ladegårdsgaten Borettslag 64-76 AS	Planprogrammet viser at Bybanen vil komme like ved eller under boligselskapets bygningsmasse. Bygget står på dels dype og dårlige masser og er over tid påført store skader. Boligselskapet er av den oppfatning at de er påført omfattende setningsskader på grunn av synkende grunnvannsnivå etter sprengning av tunnel under eiendommen uten at sikringstiltak som tetting av tunnelen er gjennomført. Ut i fra gjennomførte grunnundersøkelser varierer dybden til antatt fjell og massene består av torv, jord, gamle bygningsrester etter demninger fra mølledrift, morenemasser, sand og stein. Det må antas at bygningsmassen ikke vil tåle en belastning som fremføring av tunnel under eller i nærheten av bygget vil medføre.	<i>Innspillet er delvis ivaretatt. De ulike trasevurderingene vil basere seg på kjente og tilgjengelige kilder om grunnforhold og grunnvann. Grunnforhold og grunnvann skal utredes i konsekvensutredningen se punkt 5.12, Grunnforhold, grunnvann og havnivå.</i>
Doknr. 51 02.10.11 ARTEC Prosjekt Team AS	Undertegnede foreslår at det i planprogrammet legges til rette for at det kan etableres en fremtidig ensporet sentrumsring for Bybanen som kan sikre en bedre forbindelse mellom dagens og fremtidens kommunikasjonsknutepunkt. En sentrumsring vil gjøre overganger mellom dagens og fremtidig bybanestopp enkel og øke attraktiviteten. Den vil ligge nær langt flere arbeidsplasser og boliger og forsterke sentrum sin rolle som "hovedmotor" for Bergen. En sentrumsring vil gi stor fleksibilitet med henhold til drift, og vil gi sikkerhet mot driftsstans når hovedtraseen gjennom sentrum eventuelt må settes ut av drift. <i>Vedlagt innspillet ligger forslag til trase med stoppesteder.</i>	<i>Innspillet tas til orientering. Rapport om fremtidig bybanenett sier at neste byggetrinn er mot Åsane. Forslag til planprogram omhandler kun bybanetrase fra sentrum til Åsane. I konsekvensutredningen skal det utredes et fremtidig driftsopplegg i sentrum og der er det presisert at linjen mot nord ikke skal utelukke fremtidige gode løsninger, som vil kunne inkludere en sentrumsring.</i>
Doknr. 53 04.10.11 Syklistenes landsforening (SLF)	De allerede utbygde bybanetraseer (sentrum-Nesttun) har ikke skaffet nok rom for sykkelveier. Skal Bergen kommune nå sin målsetting om å øke	<i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forholdet til overordnet vegnett skal utredes i konsekvensutredningen, se</i>

Bergen og Omegn	<p>sykkelandelen må forholdene for sykklister gjøres tryggere, raskere og attraktive. Dette må det tas hensyn til i den videre utbyggingen av bybanen. Sentrum-NHH: Her bør trafikken legges i tunnel, bybanen, syklende og gående bør dele de åpne rom gjennom sentrum. Dette vil gi triveligere bymiljø, bedre luftkvalitet og mindre støy. Sykkeltraseen Sandviken - NHH er i dag delt med gående. I tillegg er det sterk forurensing fra biltrafikk og støy. I silingsrapporten ligger det forslag om å forlenge Fløyfjellstunnelen til NHH, noe som ville vært den beste løsningen. Det argumenteres fra Vegetaten problem med kryssninger i tunnel, men denne løsningen foreligger allerede i andre tunneler.</p> <p>NHH - Åsane: Det er utbredt ønske om sykkel tunnel fra NHH til Eidsvåg. Denne vil redusere sykkelavstanden fra Åsane og vil kunne bygges parallelt med bybanetunnel, eller felles med lydskille. For Åsane sentrale deler bør mest mulig av biltrafikken ligge under lokk for å gi mer rom for myke trafikanter. Det vises til høringsuttalelse om EV 39 Midtbygda - Nordhordalandstunnelen. Det vises til Sykkelhåndboka nr 233 for utforming av sykkelveier.</p>	<p><i>punkt 5.4. Forhold til sykkel og hovedtrase mellom Åsane og sentrum skal utredes og hvor det er naturlig at sykkel forbindelsen reguleres sammen med Bybanen. Det er etablert samarbeid med gang og sykkelgruppen i Bergensprogrammet for å sikre forholdet til både sykkel og gående i planarbeidet.</i></p> <p><i>Forhold til løsninger i Åsane skal utredes videre i konsekvensutredningen. Arbeidet må vurderes nærmere i sammenheng med nytt veisystem for E39.</i></p>
Doknr. 56 og 58 11.10.11 Sivilingeniør Atle Sundal	<p>På vegne av Studentsamskipnaden i Bergen, SiB Boliger og Saturn Næringsseidommer AS foreslås det å flytte foreslått bybanestopp nord for NHH til vestsiden av NHH. Om bybanestoppet flyttes vil det være mulig å bygge en ettfelts bane fra NHH til Lønborg. Denne banen vil da bli en shuttlebane mellom NHH og Lønborg hvor det foreslås 3 stopp; Nylandsveien ved Marias Minde, Hellen og Lønborg. Tunnelen fra NHH til Nylandsveien vil bli 1160 m og total lengde på hele traseen vil bli 2420m. Bybanen vil nå eksisterende boligområder i Ytre Sandviken, spesielt ved Lønborg der det tett bebyggelse. Shuttlebanen vil utløse</p>	<p><i>Innspillet tas ikke til følge.</i></p> <p><i>Forhold til holdeplasser skal utredes videre, se punkt 5.5 i konsekvensutredningen. Holdeplass for NHH må ha kontakt med hovedvei for å legge til rette for et godt overgangspunkt mot buss, etter innspill fra Hordaland fylkeskommune.</i></p> <p><i>Rapport om fremtidig bybanenett sier at neste byggetrinn er mot Åsane. I tillegg har man ikke politisk mandat til å se på en ettfelts</i></p>

	<p>nye boligområder i Ytre Sandviken, spesielt ved Nylandsveien der det er stort potensial for fortetting. Shuttlebanen er mer miljøvennlig enn å benytte busser. Beboerne langs traseen vil bli tettere tilknyttet bybanenettet. Ingen boliger eller bygninger vil måtte rives ved etablering. Det bes om at forslaget tas inn i det endelige planprogrammet for Bybanen sentrum - Åsane.</p> <p><i>Se innspill for kart med forslag til trase.</i></p> <p>I planprogrammet foreslås det at alle tre traseene gjennom sentrum skal gå over torget. Samtlige av disse er svært skjemmende for Torget og Bryggen. Bybanesporet over Bryggen og Torget må heves på fylling for å ivareta stigende havnivå og mastene vil bli svært skjemmende.</p> <p>I det sentrale sentrum bør Bybanen graves/sprenges ned under jorden. Alternativ S10 i silingsrapporten bør utredes videre. Trassen går fra Kaigaten inn i Starvhusgaten, krysser Torgalmeningen over til Markeveien og i tunnel til Holbergsalmeningen. Her kan det anlegges en underjordisk stasjon som kan betjene Nordnes. Herfra bør det benyttes senketunnel til motsatt side av Vågen, inn i Sandbrogaten og videre til Slaktehuset. Derfra i dagen til Sandviken brygge. Traseen bør gå under jorden allerede i Kaigaten. Det bes om at det foreslåtte forslaget blir tatt inn i planprogrammet.</p>	<p><i>bane til Lønborg. Forslag til planprogram omhandler kun bybanetrase fra sentrum til Åsane, og en ensporet shuttlebane anses ikke som driftsmessig aktuelt.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Forholdet til byrommene på Torget og Bryggen skal utredes nærmere i konsekvensutredningen, se punkt 5.9 og 5.10. Forholdet til havnivå skal utredes videre se punkt 5.12.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. En variant av alternativ S10 skal utredes videre og er tatt inn i revidert planprogram.</i></p>
<p>Doknr. 59 11.10.11 Studentsamskipnaden i Bergen og Saturn Næringseiendommer AS ved Atle Sundal</p>	<p>I forslaget til planprogram er bybanestoppet ved NHH vist nord for NHH på terrengnivå med Helleveien. Forslaget til undertegnede er å flytte bybanestoppet til skråningen vest for NHH, mellom NHH og Breiviksveien. I kombinasjon med bybanestoppet foreslås det å bygge studentboliger. Fra selve stoppet vil traseen fortsette i tunnel til Eidsvåg. Fra Helleveien må det etableres en terminal for shuttle-</p>	<p><i>Innspillet tas ikke til følge. Lokalisering av holdeplasser skal utredes i konsekvensutredningen, se punkt 5.5. Holdeplasser skal vurderes i forhold til betjeningen av viktige kollektivknutepunkt. Holdeplass for NHH må ha kontakt med hovedvei for å legge til rette for et godt</i></p>

	<p>busser med ny gang- og sykkelveg på ca 150-200m fra terminalen/shellstasjonen. Eventuelt kan det etableres stopp for shuttlebusser i Breiviksveien. Løsningen gjør at man unngår kostbar kryssing av Helleveien/Åsaveien. Det kan bygges studentboliger i skråningen mellom Breiviksveien og NHH. Traseen fra Nyhavn til foreslått stopp vest for NHH vil bli kortere enn foreslått alternativ 2 på samme strekning. Alternativt stopp ligger lavere og tilfredsstillende derfor kravet til maksimal stigning og tilstrekkelig fjelloverdekning for tunnelen. Nyhavn bybanestopp sees på som viktig grunnet utbyggingsplaner etter godkjente reguleringsplaner. Tilkomst til foreslått bybanestopp vil bli tilrettelagt av NHH, Helleveien, Breiviksveien og gamle Breiviksveien. Det bes om at dette alternativet tas inn i endelig planprogram.</p> <p><i>Forslag til konkret plassering og vurderinger følger i innspillet.</i></p>	<p><i>overgangspunkt mot buss, etter innspill fra Hordaland fylkeskommune.</i></p> <p><i>I revidert planprogram er forslagene til stopp ved NHH og Nyhavn videreført. Forslagene til holdeplassene er i denne fasen ikke så detaljerte at man kan si noe om konsekvensene for nærliggende arealer. Utforming av stoppet skal utredes i det videre arbeidet.</i></p>
<p>Doknr. 60 13.10.11 Felles uttalelse fra Strandens Grend velforening, Eikeviken og Biskopshavn velforening, Jægersminde vel og Munkebotten vel</p>	<p>Sandviken er en tett bebodd bydel som er lang, smal full av kulturminner, vernet og verneverdige områder og fungerer som inngangsport til noen av byens mest populære turområder. Den største trusselen mot miljøet er trafikken, spesielt E39. Den eksisterende trafikken er omkring 20 millioner kjøretøy i året, regnet i begge retninger. Byfortettingen i Sandviken gjør at flere og flere mennesker blir utsatt for de negative konsekvensene av trafikken. Konsekvensutredningen må derfor ha et langsiktig og helhetlig perspektiv. Bybanen vil legge føringer og bindinger for mange tiår fremover. Velforeningene støtter en videre utredning av alternativet som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg og lar Bybanen bruke dagens vei fra Sandviken brygge til Eidsvåg. I fagnotatet argumenteres det for at løsningen om å la Bybanen bruke</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan frigi grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase. Kostnader skal vurderes i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Statens vegvesen er med i prosjektgruppen for Bybane til Åsane.</i></p>

	<p>Åsaneveiens trase medfører avhengigheter som gjør plasseringen vanskelig. Det er derfor viktig at vegvesenet er med i den videre prosessen. Isolert sett så er dette alternativet kostbart, men en bybanetrase i dagen vil være langt billigere enn en bybane i tunnel. Kostnadsvurderingen må knyttes opp til både veg og bane samt framtidige veginvesteringer.</p> <p>Traseen må være mest mulig direkte og effektiv, samt at stoppene må være godt tilgjengelige. Ved å ikke ha et stopp i Nyhavn og heller etablere stopp ved Sandviken sykehus vil man få en bedre og mer direkte linjeføring. Trafikksikkerheten må være en viktig premis i løsninger for nordre innfartsåre, men den vurderingen må også gjelde sikkerheten på Åsaneveien som den er i dag. I tillegg nevnes utfordringer med luftforurensing, støy og klimautslipp i Sandviken. Det må tas hensyn til barn og unges interesser, ettersom det berørte området er tett befolket av barnefamilier. En kombinasjon av bybane og lokal vei vil kunne redusere barriereeffekten av E39 så det blir lettere å bevege seg rundt.</p> <p>Notat fra Eikeviken og Biskopshavn vel: En slik tunnelloøsning vil måtte innebære at det lages avkjøringsmulighet fra tunnelen for trafikk i retning ytre Sandviken/Eidsvåg for å unngå at trafikk i denne retningen må benytte veien gjennom Sandviken. Når det gjelder holdeplasser er det viktigste en holdeplass i nærheten av NHH. Bybanen må opprettholde sitt lokalbanepreg og få holdeplasser i tett befolkede områder.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Mulig stopp i Nyhavn er videreført i revidert planprogram. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.5.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Mulige tunnelloøsninger vil bli utredet i samarbeid med Statens vegvesen.</i></p> <p><i>I alle alternativ til traseer mellom Sandviken og Eidsvåg er det lagt inn stopp ved NHH da dette er et viktig målpunkt.</i></p>
Doknr. 61 13.10.11 Naturvernforbundet Hordaland	Bybanen bør bygges ut mot Flesland og NHH/Åsane samtidig. Dette på grunn av kritisk høye utslipp, utbygging i nord og Sandviken og økende biltrafikk. Arbeidet bør derfor	<i>Innspillet tas ikke til følge. I revidert planprogram er fremdriftsplanen endret. Planarbeidet er forventet ferdigstilt juni 2014 og målet</i>

	<p>intensiveres slik at det blir raskere framdrift og høy kvalitet.</p> <p>Det må legges til rette for god integrasjon mellom gående, syklende og kollektivtransport. Dette betyr tilrettelegging av sykkelveier og sykkelparkering. Det må også bygges flere parkeringsplasser med ladepunkt for el-biler.</p> <p>Utbygd bybane kommer for mye i konflikt med gående, syklende og øvrig trafikk. Nordover bør det etableres en raskere og mer trafiksikker trase. Åsane-sentrum må baseres på en reisetid som er konkurransedyktig med bil. Det bør utredes alternativer med reisetid ned mot 15 minutter. Baner med mange stoppesteder og lav snittfart gir god byutvikling, mens baner med få stopp og høy snittfart er best på å utfordre privatbilen helhetlig sett. Her må man finne en god balanse. Noen steder kan det bygges ut med fire spor der to går raskt gjennom områder uten stopp, og to svinger innom der folk bor og jobber. Det må tas høyde for befolkningsvekst og bybanesystemet må kunne ta unna dette. Løsninger for effektivisering kan være å lage snumuligheter underveis slik at noen strekk får hyppigere avganger. Det bør utredes muligheten for holdeplasser som kan betjene doble vognsett på 84 meter om det er teknisk mulig å koble sammen to vognsett.</p> <p>Følgende må derfor utredes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Den samlede reisetiden må bli kort nok. Det bør benyttes tunneler for å oppnå dette. Havstigning må tas tungt med i betraktningen for lavtliggende områder. Busstopp og terminaler bør</li> </ul>	<p><i>er en direkte byggestart etter at traseen til Flesland er ferdigstilt.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forhold til gående, syklende og samlet kollektivtransport er innarbeidet i revidert planprogram. Det er etablert samarbeid med gang og sykkelgruppen i Bergensprogrammet for å sikre forholdet til både sykkel og gående i planarbeidet. Forhold til parkeringsplasser og ladepunkt må avklares når endelig trase er valgt.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Forhold til reisetid og kapasitet skal utredes videre for de ulike trasealternativene i konsekvensutredningen. Forhold til endringer av standardkrav for Bybanen skal sees nærmere på, se punkt 5.5 Bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p> <p><i>Alternativer med tunnelløsninger er med i det videre utredningsarbeidet. Forhold til havstigning skal utredes videre i konsekvensutredning se punkt 5.12. Forhold til sykkel er ivaretatt i revidert planprogram. Integrasjon mellom sykkel og banetrase samt sykkelparkering skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.4 og 5.5.</i></p>
--	--	---



	<p>ligge i tilknytning til bybanestopp. Bedre integrasjon mellom sykkelveier langs og til traseen. Trygg sykkelparkering og ladestasjoner for elektrisk drevne sykler. El-bilparkering. Doble vognsett om teknisk mulig. Spor som tillater ekspressavganger. Parallelle spor der to går direkte til Åsane, og to via lokale stasjoner.</p> <p>Bryggen og Torget er uegnede områder for Bybanen grunnet grunnforhold, faren for stigende havnivå, konflikter med fotgjengere og syklistene.</p> <p>Det bør etableres tunnel fra Peter Motzfeldtsgate til Slaktehustomten. Tunnel via Nordnes under Vågen/Bergenhus til Slakthustomten. Gjennom Sandviken bør bybanen gå både i tunnel og i dagen. Bybanen bør forlenges mot Nyborg og Flaktveit. Det bør planlegges depot i Åsane for å sikre regularitet og frekvens. <i>Utfyllende vurderinger til ulike traseer står i innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet tas ikke til følge. Traseene over Torget og Bryggen er videreført. Grunnforhold, havnivå og konflikter med gående og syklistene skal utredes nærmere, se punkt 5.4, 5.5 og 5.12.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Alternativ med tunnel fra Peter Motzfeldtsgate skal utredes videre og er tatt inn i revidert planprogram. Mulig forlenging av Bybanen mot Nyborg er tatt inn i revidert planprogram.</i></p>
<p>Doknr. 62 13.10.11 Björgvin Gunnarson</p>	<p>Bybanen bør ikke ligge i tunnel men i dagen. Det er i tråd med det konseptuelle for Bybanen til Nesttun og Rådal. Den bør gå i dagen for å heve standarden for pendling og for at Bybanen skal tre bedre fram som ikon i bybiletet.</p> <p>Banen må gå i tunnel under indre delar av Sandviken, men etter Sandvikstorget løysar topologien seg opp og banen burde komme mest mogeleg opp i dagen. Alternativ banetrase kunne tatt Amalie Skrams veg etter haldeplassen Sandvikstorget og deretter ovanpå motorvegen. Strekninga NHH til Sandvikstorget er gull verd i form av utsyn over fjorden. Pendlarane bør tas opp i ljoset for å nyte det fantastiske stedet vi bur på.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Det er i revidert planprogram lagt opp til at traseer både i dagen og i tunnel skal utredes videre.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Det kan frigi grunn til at Bybanen kan gå i dagens veitrase fra Sandviken til Eidsvåg.</i></p> <p><i>Amalie Skrams vei anses ikke som en aktuell trase etter en samlet vurdering.</i></p>

	<p>Ein tunnelltrase vil setje kollektivbrukaren ned i mørket under bakken i 40 min kvar dag, og det er ikkje kvalitativ ferdsle.</p> <p><i>Kartutsnitt fylgjer innspelet.</i></p>	
<p>Doknr. 64 13.10.11 Øivind Bergh</p>	<p>Det er positivt at bybaneutvidelsen videreføres da det er en sentral del av løsningen på de trafikale utfordringene i Sandviken. Prioritet en er derfor at banen blir bygget så raskt som mulig. Bergen har betydelig befolkningsvekst og mest mulig av veksten bør søkes plassert i nær tilknytning til nåværende og framtidig bybanekorridor. Prioritet to er at Sandviken er en naturlig del av bybanekorridoren og må betjenes med et tilstrekkelig antall stasjoner. Det bør være mulig å føre banen i dagen fra Slaktehuset til Sandviken Brygge, og stasjonene langs dette strekket bør ligge i dagen. Både øvre og nedre trase fra Sandviken Brygge til NHH bør utredes videre i den kommende fasen. Alternativer som ikke omfatter tilstrekkelig mange stasjoner i Sandviken bør droppes nå.</p> <p>I planprosessen bør det tas høyde for etablering av sammenhengende gang/sykkelveg fra Gamle Bergen til Torget.</p> <p>Den øvre traseen fra Sandviken Brygge til NHH der Fløyfjellstunnelen forlenges er attraktiv for lokalmiljøet i Ytre Sandviken da løsningen vil gi en miljøforbedring.</p> <p>Ved stasjonen ved NHH er det både ved øvre og nedre trase naturlig å vurdere muligheten for heiser på grunn av høydeforskjellene og for å øke brukervennligheten.</p> <p>Bybanen bør ikke gå via</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Det er i revidert planprogram lagt opp til at traseer både i dagen og i tunnel. I revidert planprogram er fremdriftsplanen endret. Planarbeidet er forventet ferdigstilt juni 2014 og målet er en direkte byggestart etter at traseen til Flesland er ferdigstilt. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5,5. Både øvre og nedre trase fra Sandviken er videreført i planprogrammet.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forhold til sykkel og hovedtrase mellom Åsane og sentrum skal utredes og hvor det er naturlig at sykkelforbindelsen reguleres sammen med Bybanen.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan frigi grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Lokalisering og utforming av holdeplassene skal utredes videre, se punkt 5.5 i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt.</i></p>

	<p>Torgalmenningen eller Vågsalmenningen da dette er viktige byrom i Bergen. Banen bør derfor gå i Christies gate (evt Olav Kyrres gt) til Småstrandgaten og videre over Torget. Alle visuelle inngrep her må være varsomme. Man bør vurdere at banen går på batteri akkurat her slik at man unngår ledningsmaster. Bybanen bør gå i dagen fra Kaigaten til Kjøttbasaren. Stasjonene her bør være synlige og lett tilgjengelige. På strekningen fra Kjøttbasaren til Slaktehuset vil et tunnelinnslag ved Kjøttbasaren og en tunnel til Slaktehuset være det beste valget på grunn av faren for springflo.</p> <p>Stasjonen ved Åsane sentrum må bygges slik at det vil være enkelt å videreføre banen. Det må sikres rikelig med park&amp;ride kapasitet ved stasjonene. Åsane terminal må utformes slik at bussene ikke hindres av bilkø.</p>	<p><i>Trase langs Torgalmenningen er tatt ut av planprogrammet på bakgrunn av innkomne merknader. Forhold til byrom skal utredes i det videre arbeidet. Alternativer både i dagen og under bakken skal utredes videre. Det skal sees på teknologi som reduserer kjøreledningsanlegget.</i></p> <p><i>Innspillet er ivaretatt. I Åsane skal det sees på muligheter for flytting av Åsane terminal og mulige løsninger for dagens terminal med vei- og bussystem. Det skal også sees på muligheter for videreføring mot Nyborg.</i></p>
<p>Doknr. 65 14.10.11 Arkitektgruppen Cubus A/S for Selvaag Bolig AS, Brynjulfsen Eiendom As, Rolf Olsen Eiendom AS og Gamle Bergen</p>	<p>Uttalelsen er gitt av parter som i fellesskap vurderer et bybanestopp i Nyhavn som av vital betydning for egne virksomheter. Dette gjelder både boliger og næringsareal på Nyhavn. Samlet representerer partene en nybygging av boliger på størrelse med 1/3 del av det som planlegges eller er utbygget i Damsgårdsundet. Næringsarealet er nesten det dobbelte av det som er utviklet i Solheimsviken frem til nå. Reguleringsplanen for Nyhavn tilrettela for bybanestopp allerede i 2006 og inneholder det som kommuneplanens arealdel definerer som et lokalsenter med tilknytning til bybanestopp. Nyhavn er også knutepunkt i forhold til to eksisterende rekreasjons- og turistmagneter, Gamle Bergen og Elsesro sjøbad. I silingsrapporten og i passasjertallene for Nyhavn er det ikke tatt med at potensialet for flere arbeidsplasser i området er ca 25%</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Mulig stopp i Nyhavn er videreført i revidert planprogram. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredning, se punkt 5.5, Bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p>

	<p>høyere enn i dag. Potensialet for antall bosatte er ca 20% høyere om en tar med alle som bor innen 1000 høydevektede meter. Faktoren besøkende er ikke tatt med i beregningen, verken når det gjelder dagens besøkende og det fremtidige. Næringsutviklingspotensialet på Hegreneset kan ikke realiseres basert på privatbil. Dermed er det Bybanen som avgjør utviklingen. Selv om boligtettheten i Sandviken i dag er høy oppover skråningen er utviklings/utbyggingspotensialet for boliger først og fremst i sjøfronten. En vurdering av banetraseer bør basere seg i mindre grad på dagens status men ta utgangspunktet i hva Bybanen kan skape. For å redusere trafikken må Bybanen og sykkel ha forrang fremfor bilbruk. Det bør anlegges sykkelveg fra Nyhavn over Elsesro som kobler seg på Gamle Postvei og følger de lave kotene ut til Reperbanekvartalet og Gjensidigekrysset og inn til sentrum. Bybanestopp i Nyhavn er av vital betydning for utviklingen av Bergen. Et stopp her kan ikke erstattes eller få samme effekt med et bybanestopp ved Sandviken Brygge eller NHH. Et stopp i Helleveien/Åsaneveien f.eks ved Sandviken sykehus vil svekke bybaneeffekten, og sannsynligvis utelukke næringsutvikling på Hegreneset i det omfang som det med et Nyhavnstopp er muligheter for å bli.</p> <p><i>Illustrasjoner og tallmateriale står i innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forhold til sykkel og hovedtrase mellom Åsane og sentrum skal utredes og hvor det er naturlig at sykkelforbindelsen reguleres sammen med Bybanen.</i></p>
<p>Doknr. 67 14.10.11 Arkitektgruppen Cubus A/S for Rolf Olsen Eiendom AS</p>	<p>Rolf Olsen Eiendom AS eier og utvikler 2 større eiendommer i Sandviken sør for Gamle Bergen. Dette området vil bli berørt av Bybanen og baserer sine utviklingsstrategier på Bybanen. Eiendommene omfatter Sandvikstranden og Reperbanekvartalet. Samlet er det planlagt utbygging av 160 boliger og 1380 arbeidsplasser av ulike</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p> <p><i>Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen se punkt 5.5.</i></p> <p><i>Mulig stopp i Nyhavn er videreført i revidert planprogram og skal utredes videre.</i></p>

	<p>utbyggere. Det er lagt til rette for et bybanestopp innen Sandvikstranden tilpasset flere av traseforslagene. Stoppet vil kunne forholde seg til et lokalsenter med gode offentlige rom, butikker og serveringssteder, bystrand og grøntområde. Sandvikens videreutvikling er helt avhengig av en bybane som gir bydelen en effektiv betjening i hele sjøfronten. Det som har holdt "nordkorridoren" tilbake utviklingsmessig er mangelen på infrastrukturelle løsninger. Det er ikke rom for flere veier og mer bil, og nettopp derfor er det godt egnet for bybane og sykkeltrase. Det må også legges til rette for stopp i Nyhavn. Det er viktig at bybane og sykkeltraseer sees i sammenheng.</p> <p>Det er lite rom for en bybanetrase i dagen fra Sjøgaten og hele veien ut fra Skuteviken. En trase i fjell som kommer ut "under" Reperbanen i nord og inn i krysset Sandviksveien/ Maaseskjærsvn. vil trolig avskjære Sandviksveien og stille store krav til alternativ tilkomstløsninger for bebyggelsen på oversiden. På Sandvikstranden forsøker man å få til et bybanetorg og det ville vært uheldig om dette torget skal få betydelig biltrafikk. Det må sees på alternativ biltilkømt for øvre del av Sandviksveien. På Sandvikstranden er det tilrettelagt lokaliseringmessig og arealmessig for et bybanestopp med lokalsenter, enten stoppet blir trukket inn i fjell eller legges åpent i dagen med spor i Maaseskjærsvn. En pågående reguleringsplan bør og kan koordineres optimalt med bybanes videre planleggingsprosesser. Det er viktig at et trasévalg som berører reperbanekvartalet enten i form av en linje Sjøgaten/sandviksveien eller tunnel under Reperbanen nord og gjennom krysset Sandviksveien/ Maaseskjærsvn også blir tett drøftet mht på de planlagte og nært forestående opparbeidingsplanene for</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Forhold til trafikkavvikling for de ulike alternativene skal utredes i det videre arbeidet, se punkt 5.4 i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Det er ønskelig med et stopp i nærheten av Sandvikstranden. Dette vil bli utredet i det videre arbeidet.</i></p>
--	--	--

	<p>Sandviksveien (torg, gangvei/ sykkelvei og ny biltrasé) og Reperbanekvartalet.</p> <p>Det understrekes at sykkelveier av høy standard og gode gangveier gjennom hele Sandvikens sjøfront må planlegges parallelt og som en del av bybaneplanleggingen.</p>	<p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Forhold til sykkel og gående skal utredes videre og sykkelforbindelser reguleres sammen med Bybanen der dette er naturlig.</i></p>
<p>Doknr. 69 12.10.11 Sandviken Kulturhistoriske Forening</p>	<p>Det er unødvendig at Bybanen skal være et “synlig element” i bybildet. Bybanen må ikke gå på gateplan gjennom Sentrum. SKF mener at Bybanen må gå i tunnel helt fra Kaigaten og gjennom Indre Sandviken.</p> <p>Sjøgaten og Sandviksveien må forbeholdes busser og annen trafikk. Bybanen må få en trase som skaper best mulig miljø for området. Bybanen må ikke føres gjennom Sandviken på utbyggernes premisser. Alle gode krefter må arbeide for en rask forlengelse av Fløyfjellstunnelen, en slik løsning vil likevel tvinge seg frem. Bybanen må gjennom boligområdet på Sandviken Brygge i gå i gateplan. Det er galt å føre Bybanen ned til Nyhavn. Da må den ledes i “krøll” opp til NHH – dvs. forlenges – for å oppnå riktig stigningsforhold. Med forlenget Fløyfjellstunnel kan Bybanen benytte et av løpene i Helleveien, E-39, og videre gjennom Eidsvågstunnelen. Ved å fjerne motorveien fra Stemmyren til Sandviken Brygge vil dette strøket endelig få et langt bedre bomiljø. I dag passerer det her ca. 20 mill. kjøretøy pr. år! De reisende må komme seg hurtigst mulig fra Åsane til sentrum. Det bør være tilstrekkelig med 8 stoppesteder mellom Nyborg og sentrum. Det er ikke ønskelig med bane som går i gateplan og kommer i konflikt med annen trafikk og fotgjengere, banen bør derfor legges i tunnel.</p>	<p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Alternativ trase i tunnel gjennom sentrum skal utredes videre.</i></p> <p><i>Innspillet er delvis ivaretatt. Trase i Sjøgaten og Sandviksveien er videreført i revidert planprogram for videre utredning. Utredning av alternativ som forlenger Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg er med i revidert planprogram. Dette kan friggi grunn til at Bybanen kan gå i dagens vegtrase.</i></p> <p><i>Mulig stopp i Nyhavn er videreført i revidert planprogram. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.5, Bane- og kollektivsystem, holdeplasser og terminal.</i></p>

	<p>Det må vurderes om det kan bygges kryssningsspor på noen holdeplasser slik at en ekspressvogn fra Åsane kan passere et vognsett som stopper på alle holdeplassene.</p> <p><i>I innspillet følger en vurdering av hver enkelt delstrekning.</i></p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Forhold til samlet driftsopplegg skal vurderes under punkt 5.5 i konsekvensutredningen.</i></p>
<p>Doknr. 70 12.10.11 Edvard Rieber-Mohn</p>	<p>Det bør være konsekvensutredninger for to alternativer for Bybane mot Åsane. En trase som er en ren forlengelse av dagens trase og en trase som er en rettere og raskere linje, med raskere teknologi og med færre stopp. Å bygge begge deler er selvfølgelig uaktuelt, men begge alternativer bør utredes før man tar et valg. Den nå vedtatte rene forlengelsen bygger ikke på en konsekvensutredning for bane på egen trase til Åsane, og svakheten ved dagens bane mht hastighet/reisetid videreføres uten alternativer.</p> <p>Vedtaket så langt i saken bygger på en tettere bystruktur langs banelinjen, tilgjengelighet for en slik langstrakt tettbebyggelse, og at banen skal være light mht teknologi som en kombinert bytrikk/forstadsbane uten konkurranse. Bystrukturen og fortetningsideen i Åsane er ulik den i Bergensdalen og det er behov for en rask bane Åsane- sentrum- Haukeland sykehus- Kronstad- Fyllingsdalen- Sandsli- Kokstad- Flesland Flyplass. Reisetid fra sentrum og ut til Åsane bør ikke være mer enn ti minutter. Fokuset på forprosjektet for Bybanen har vært mer byutvikling ved fortetting enn effektiv/rask kollektivtransport for hele Bergen. En framtidig ringveg øst vil gjøre vegsystemet bedre og en bybane til Åsane må derfor være mer konkurransedyktig enn den foreliggende forlengelsesstrategi legger opp til.</p> <p><i>Oppstilling av sakshistorikken basert på "På sporet av Bybanen" 2007 står i innspillet.</i></p>	<p><i>Innspillet er ivarettatt. Forhold til hastighet og linjeføring skal utredes nærmere i konsekvensutredningen, se punkt 5.4 og 5.5. En overordnet konsekvensutredning av de ulike alternativene skal konkludere med anbefalt trase. Alle traseer som er videreført i planprogrammet skal utredes videre før endelig trasevalg.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Forhold til reisetid og byutvikling skal utredes nærmere i konsekvensutredningen, se punkt i fase 1, se punkt 5.4 og 5.5.</i></p>
Doknr. 71	Underteikna har skissera ein trase som	<i>Innspillet tas til orientering.</i>

<p>14.10.11 Vidar Sætre</p>	<p>går mykje i tunnel, spesielt gjennom Sandviken og i sentrum. Bybana bør leggjast i tunnel frå krysset Vincens Lunges gate/ Statens hus i Kaigaten, slik at dagens trase på sentrumssida blir senka og erstattar Nonneseter stasjon med ein tunnelstasjon i nærleiken. Vidare i retning Åsane bør traseen gå under Marken, Domkirken, Bontelabo-jernbanetunnelen og stasjon i tilknytning til Nedre Fløybanestasjon. Vidare bør banen gå nordover mot Amalie Skrams veg før den bør svinge nordvest for å dekke Ytre Sandviken.</p> <p>Forslag til stasjonar er; Ladegården, Amalie Skrams vei og Møllebakken. På Åsanesida; Eidsvåg, Øvre Ervik, Tertneskrysset og til slutt hovudstasjon ved Åsane terminal. Banen bør ikkje gå i plan med andre trafikkårar noko som gir store gevinstar for både reisetid og trafikktryggleik. Reisetida bør kome ned i omkring 15 min mellom Åsane terminal og jernbanestasjonen. Når det gjeld kostnader er det i planprogrammet hevda at tunnelløysing vil koste meir samanlikna med dagløysingar. Dette er ikkje underteikna einig med då dagløysingar normalt er meir konfliktfylde og gir ein meir krevjande og langdryg planprosess. Dagløysing vil og utløyse ekspropriering med tilhøyrande auka kostnader. Bybanen bør ikkje byggast lenger enn Åsane terminal før det er avklara kvar bana eventuelt skal gå vidare. Åsane terminalen foreslåas å leggjast ein etasje over dagens bussterminal for å unngå konfliktrar med bussterminalen. Det bør og leggas til rette for bygg over både parkeringsplass og terminalbygget for å ha areal til næringsverksemd og bydelssenter. Det bør etablerast løysingar for sambruk av parkeringsplassar tilhøyrande næringsverksemd for kollektivreisande. Matebussar og</p>	<p><i>Foreslått trase er ikke tatt inn i planprogrammet og vil ikke bli utredet videre. Det er tatt inn en alternativ trase som går inn i Peter Motzfeldts gate og som gir en bedre betjening av sentrum.</i></p> <p><i>Forholdet til plassering av holdeplasser skal utredes nærmere i konsekvensutredningen, se punkt 5.5.</i></p> <p><i>Forholdet til kostnader skal utredes i konsekvensutredningen se punkt 5.1 og 5.2. Kostnader skal utredes for videreførte traseer både på og under bakken.</i></p> <p><i>I Åsane skal det ses på muligheter for flytting av Åsane terminal og mulige løsninger for dagens terminal med vei- og bussystem. Det skal også ses på muligheter for en videreføring mot Nyborg.</i></p>
---------------------------------	---	---



	<p>pendelruter bør prøvast ut.</p> <p>Ved å byggje tak over noko av motorvegen kan ein utløyse nytt utviklingsareal samt avgrense støy. Det bør etablerast ei åttetalssløyfe mellom Nordnes i nord og Kronstad i sør, og mellom Fjellsiden/Haukeland sjukehus i aust og Damsgårdssundet i vest. Forslag til trase: Nordnes - Koengen - Fløybanen - Ole Bulls Plass - Møhlenpris - Damsgårdssundet - Solheimsviken - Danmarks plass - Kronstad - Haukeland sjukehus - Nygårdstangen - Jernbanestasjonen - Ole Bulls Plass - Nøstet - Nordnes. Evt ei kortare 8-tals-sløyfa med sørlegaste stasjonar Florida og Solheimsviken vest. Dagens planar er ikkje tilfredsstillande for viktige sentrumsnære område.</p> <p>Eit alternativ til Skansentunnelen er å etablere ein omkøyringsveg i tilfelle stengd Fløyfjellstunneler ei bru over Vågen. Denne kan plasserast mellom Tollbodkaien og Skoltegrunnskaien heilt sør, ved ferjeleiet, og leia biltrafikken ned mot dagens Rv 585 ved Bontelabo/Skuteviken. Dette inneber at biltrafikken må leiast om C.Sundts gate.</p> <p><i>Vedlagt innspelet fylgjer kart av eige forslag til trase og beskriving av eige forslag til trase og stopp, samt vurdering av trasear i planprogrammet.</i></p>	<p><i>Innspillet tas til orientering. Rapport om framtidig bybanenett sier at neste byggetrinn er mot Åsane. I tillegg har en ikke politisk mandat til å se på en sentrumsring. Forslag til planprogram omhandler bybanetrase fra sentrum til Åsane. I konsekvensutredningen, se punkt 5.5, der det skal utredes et framtidig driftsopplegg i sentrum og der er det presisert at linjen mot nord ikke skal utelukke framtidige gode løsninger.</i></p> <p><i>Innspillet tas til orientering. Påvirkning på trafikkavvikling, kapasitet og sårbarhet i veinettet skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.4, veg og trafikk.</i></p>
<p>Doknr. 72 12.10.11 Åsane Arbeiderparti</p>	<p>Åsane Arbeiderparti mener det er viktig at det bygges en bybane som kan knyttes til det eksisterende bybanenettet som går sørover. Valg av stoppesteder bør styres av tettheten i befolkninga rundt aktuelle stopp men det må samtidig tas hensyn til fremtidig fortetting. Bybanens synlighet i bybildet må ikke gå på bekostning av etablerte åpne områder i byrommet, som Torgalmenningen og Bryggen. Bergen er omgitt av fjell og det er derfor naturlig at deler av</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. Lokalisering av holdeplasser skal utredes videre i konsekvensutredningen, se punkt 5.5.</i></p> <p><i>Trase langs Torgalmenningen er tatt ut av planprogrammet på bakgrunn av innkomne merknader. Forhold til byrom skal utredes i det</i></p>

	<p>traseen går i fjell. Forslaget om at banen skal gå over Torgalmenningen og Bryggen er et dårlig forslag. Det er forslag om etablering av ni stopp langs traseen; Festplassen (evt. Jernbanestasjonen), Vågsallmenningen, Slakthustomten, Sandviken Brygge, Nyhavn, NHH, Eidsvåg, Griggastemma og Åsane sentrum. Det synes fornuftig å ha endestopp i Åsane sentrum (Åsane senterområde/mellom dagens IKEA parkering og Arken). Dette må vurderes i sammenheng med nytt vegsystem for E39 og samlet kollektivbetjening i bydelen. <i>Vurdering av ulike trasevalg følger i innspillet.</i></p>	<p><i>videre arbeidet. Alternativer både i dagen og under bakken skal utredes videre. Stoppested i Åsane skal utredes i det videre arbeidet. Forholdet til overordnet vegnett og samlet kollektivnett skal også utredes videre i konsekvensutredningen før endelig trasevalg.</i></p>
<p>Doknr. 76 17.11.2011 Ivan Østvik</p>	<p>Forslag til trase som går fra Kaigaten inn i tunnel/kulvert rett frem under Torgalmenningen og mot Klosteret. Første stopp kan være under Klosteret og gjerne i tilknytning til parkeringsanlegget. Bybanen kan så gå videre i fjell der neste stopp er Akvariet før den går under Vågen/festningen og dukker opp ved Bontelabo/Slaktehustomten.</p>	<p><i>Innspillet er ivaretatt. En variant av alternativ S10, som går via Nordnes skal utredes videre og er tatt inn i revidert planprogram.</i></p>