

## Vedlegg G1

31.03.2023

# Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten

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

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

Til delstrekning 2 (DS2) er det mottatt 25 uttalelser fra høringsinstanser, og 72 merknader fra lag, organisasjoner og privatpersoner. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjema.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Delstrekning 2 (DS2), Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.** PlanID 65810000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20562

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

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

## DEL I – Felles uttalelser og merknader

### Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

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

### Offentlige uttalelser – tabell

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

### Merknader fra lag og organisasjoner – tabell

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

## Merknader fra private interesser – tabell

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

## Offentlige uttalelser med innsigelse

### Statens vegvesen

Dato: 19.12.2022

#### *Uttale med innsigelse:*

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

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

#### **Innsigelse**

Fremmer innsigelse på fire punkt:

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

#### **Generelle merknader alle delstrekninger**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

#### **Innsigelser**

##### 1. Rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring

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

##### 2. Trafikksikkerhetsrevisjon

Trafikksikkerhetsrevisjonen er nå gjennomført og i mars ble revisjonsrapporten lukket av trafikksikkerhetsrevisor. Statens vegvesen har i brev til Statsforvalter 17.3.2023 bekreftet at

innsigelsen kan trekkes, på vilkår om at det i planbestemmelsene blir satt krav til oppfølging i byggeplanfasen for de funnene det er angitt for i TS-revisjonen. Planbestemmelser er oppdatert.

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

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

4. Miljølokket i Eidsvåg.

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

### **Generelle merknader alle delstrekninger**

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

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

Sykkelparkering ved bybanestoppene er ivaretatt.

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

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

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

Broer og konstruksjoner: Tas til orientering.

Støy: Tas til orientering.

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

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

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

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

## Vestland fylkeskommune

Dato: 14.12.2022/20.01.2023

*Uttale med innsigelse:*

### **Fylkestingets vedtak 14.12.22, felles for alle delstrekninger:**

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- f. Etappevis utbygging må vurderes for å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen.

*Etappevis utbygging er vurdert mht. funksjonaliteten til kollektivsystemet og hensynet til byutvikling. Vurderinger knyttet til kostnader og finansiering må tas i den videre prosessen etter vedtak av reguleringsplanene.*

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

### **Fylkestingets vedtak 14.12.22, uttale til delstrekningene**

DS1 Kaigaten – Sandbrogaten - uttale med innsigelse

*Uttale:*

13.

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

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

*Fagetatens kommentar:*

*Punkt 13 a og b:*

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

*Punkt 13 c:*

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

## DS2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen - uttale med innsigelse

*Uttale:*

14.

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

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

#### DS3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DS4 Tertneskrysset – Vågsbotn

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DSF Fløyfjelltunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DSS Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien

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

*Fagetatens kommentar:*

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

DSFF Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

Ekstrakt av Saksutgreiing fra Vestland fylkeskommune

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

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

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

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

*Administrative innsigelser til planforslagene og oppfølging av Fagetaten:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar til øvrige merknader:*

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

## Offentlige uttalelser

### BIR

Dato: 12.01.2023

#### *Merknad:*

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

*Se også kommentar under DS2-delen av dokumentet for mer om spesifikke løsninger på DS2.*

### Byantikvaren

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

Innspillene er fulgt opp i samarbeid med Byantikvaren. Konsekvensene for Bryggen som verdensarv, slik de blir beskrevet i KUVA rapportene og i den gjennomførte Advisory Mission, er fulgt ytterligere opp som del av oppfølging av høringsinnspillene fram mot endelig plan, og som rekkefølgebestemmelser.

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

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

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

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

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

## Byarkitekten

Dato: 21.12.2022

*Merknad:*

Byarkitekten har overordnede innspill som forholder seg til følgende temaer:

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

## Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Dato: 04.11.2022

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

## Fiskeridirektoratet

Dato: 20.12.2022

### *Merknad:*

Er i første rekke opptatt av at store veg- og baneprosjekt har tilstrekkelig plan for håndtering av overskuddsmasser. Sjødeponi og avrenning fra landdeponi kan medføre stor risiko for marint miljø. Spørsmål til håndtering av overskuddsmasser og deponering av disse er omtalt i Massedeponeringsplan og Miljøprogram. Av overskuddsmassene, som er beregnet til 900.000 pam<sup>3</sup>, skal 770.000 pam<sup>3</sup> transporteres direkte til saltimporttomten i Sandviken for utskipping og bruk i andre byggetiltak. Øvrig restoverskudd av sprengstein, i størrelsesorden 130 000 pam<sup>3</sup>, må transporteres via etablert vegnett fra uttakssted til midlertidig eller permanent deponi utenfor planområdet, alternativt brukes i andre nærliggende byggeprosjekter. Tunnelarbeidene vil samlet generere ca. 125 000 pam<sup>3</sup> bunnrensk som skal håndteres etter regelverket for forurenset avfall.

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

### *Fagetatens kommentar:*

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



## Statsforvalteren

Dato: 20.12.2022/02.02.2023

Uttale:

Brev, datert 20.12.2022

### Generelle merknader alle delstrekninger.

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

### Overordnet

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

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

### Nytte/kostnad

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

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

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

### ROS og beredskap

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

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

### Havnivåstigning og stormflo (gjelder delstrekning 1)

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

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

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

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

### **Tunnel Koengen** (gjelder delstrekning 1)

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

### **Oppsummering - dialogmøte**

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

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

[Brev, datert 02.02.2023](#)

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

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

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

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

### **Nytte/kostnad**

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

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

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

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

### **Havnivåstigning og stormflo**

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

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

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

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

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

### **Tunnel Koengen**

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

### **Oppfølging av innsigelsene**

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

## Ungdomsrådet

Dato: 11.01.2023

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

Bybaneprojektet skal bygge opp under målet om å unngå vekst i personbiltrafikken. Reguleringsplanen i sentrum og i deler av Sandviken vil biltrafikken reduseres. En del gjennomgangstrafikk gjennom Sandviken vil kjøre Fløyfjellstunnelen eller velge vekk bilen. I enkelte gater vil trafikken øke. Forslag til avbøtende/fartsdempende tiltak for dette er beskrevet i [Trafikkplan sentrum](#).

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

Merknaden tas til orientering.

## Merknader fra lag og organisasjoner

### Bergen Næringsråd

Dato: 20.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

### Bergen Sentrum 2050

Dato: 15.12.2023 (DS1) / 21.12.2022 (felles)

#### *Merknad:*

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

En overordnet vurdering av Bergen 2050 sitt forslag er:

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

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

## Bergenslisten

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

Det er gjort grundige vurderinger i reguleringsplanen for å ta vare på drikkevannet Jordalsvannet. Det er utarbeidet et notat, «Vurdering av luftforurensning ved Jordalsvatnet», vedlagt reguleringsplan DS3. Resultatene fra modelleringene viser at det er svært lite sannsynlig at støv fra vegtrafikkene på

ny E39 vil kunne forurene drikkevannet i Jordalsvatnet. Det er i tillegg strenge krav i planbestemmelser for utføring av anleggsarbeid i området. E39 går i åpen løsning tett ved drikkevannskilden i dag, og tiltaket forverrer ikke dagens situasjon.

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

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

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

## Bergen Taxi

Dato: 21.12.2022

*Merknad:*

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

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

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

4. det planlegges for god ankomst til alle adresser i anleggsperioden
5. det særlig legges til rette for adkomst til trafikknutepunkter som båt- og bussterminaler, samt hoteller og andre adresser med stor trafikk
6. Vi vil understreke betydningen av sømløs overgang mellom taxi og bybane, slik at også eldre og bevegelseshemmede kan benytte bybanetilbudet. Det vil bl.a. kreve god tilgang for på- og avstigning for taxi i kort gangavstand til stopp/terminaler, samt adkomst som tilfredsstillende krav til universell utforming. Det må også være mulig for passasjerer å bestille taxi ved ankomst med banen (last mile), noe som bl.a. innebærer tilstrekkelig oppstillings-/venteplass for biler.



7. På generelt grunnlag er vi fortsatt kritisk til valg av en dagløsning gjennom sentrum. Vi frykter konsekvensene dette vil ha både for viktige byrom, verdensarvstatus og tilgang til sentrum for byens befolkning – særlig under en lang og til dels uavklart anleggsperiode. Vi frykter også store konsekvenser for næringsdrivende og servicetilbud i sentrum, samt trafikkaos og manglende omkjøringsmuligheter ved f.eks. stengte tunneler.

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

## Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, LUKS

Dato: 5.12.2022

#### *Merknad:*

#### Felles:

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

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

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

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

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

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

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

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

*Merknader til enkeltdelstrekninger er oppsummert og kommentert på den aktuelle delstrekningen.*

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

## Naturvernforbundet

Dato: 24.12.2022

#### *Merknad:*

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

*Fagetatens kommentar:*

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

## Syklistforeningen

Dato: 19.12.2022

*Merknad:*

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

**Felles for alle delstrekninger:**

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

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

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

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

## Merknader fra private interesser

### Aksjonsgruppen Bergens mødre

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

### Jon Hamre

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

En overordnet vurdering av Hamre sitt forslag er:

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

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

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

## Karen Ellinor Iden

Dato: 21.12.2022

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

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

## Knut Øvrebø

Dato: 20.12.2022

### *Merknad:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

## Mads Toft

Dato: 11.11.2022

*Merknad:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

## Spjenk Refsdal

Dato: 20.12.2022

*Merknad:*

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

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

## Sylvia Padlesak

Dato: 10.11.2022

### *Merknad:*

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

### *Fagetatens kommentar:*

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



## DEL II – uttalelser og merknader til Delstrekning 2

### Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DS2-47	Statens vegvesen
DS2-150	Vestland Fylkeskommune

### Offentlige uttalelser – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DS2-36	Avinor
DS2-43	Bane NOR
DS2-48	NVE
DS2-52	BIR
DS2-54	Bergen kirkelige fellesråd og Sandviken menighetsråd
DS2-56	Barn og unges representant
DS2-62	Helsevernenheten
DS2-69	Statsbygg
DS2-121	Den Norske Kyrkja
DS2-125	BME Bymiljøetaten
DS2-126	Brannvesenet
DS2-127	Bergen Vann
DS2-128	Byantikvaren
DS2-129	Byarkitekten
DS2-149	BKK Nett
DS2-147	Ungdomsrådet

### Merknader – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DS2-30	Johan Fredrik Skjensvold
DS2-31	Sita Astrid
DS2-35	Georg Huseklepp
DS2-37 og 58	Mads Toft
DS2-40	Circle K Norge AS
DS2-42 og 101	Elisabeth Haavig Bakke
DS2-44	LUKS (Leverandørens utviklings- og kompetansesenter)
DS2-49	Britt Palmir Nagelgaard
DS2-50	Petter de Presno Borthen
DS2-51	Wilhelmineborg borettslag
DS2-59	Ole Egil Størkson
DS2-63	Strandens grend velforening
DS2-64	Einar Martinussen
DS2-65	Stein Hustveit

DS2-66	Eirik Kjelby
DS2-67	Sandviksveien borettslag
DS2-71	Gunn Mikkelsen
DS2-72	Ellen Sandberg
DS2-73	Askjell Utaaker
DS2-74	Gitte Helene Bastiansen
DS2-75	Tom Nilsen
DS2-77	Arne Rebnord
DS2-78	Knut Tveitane
DS2-79	Sandviksveien borettslag
DS2-81	Sameiet Gørbitzgate
DS2-83	Beboergruppen i Sandviken
DS2-84	Hanna Elise Schnelle
DS2-85	Katja Jansen Fredriksen og Tore Fredriksen
DS2-86	Kari Vik
DS2-87	Knut Øvrebø
DS2-88	Joar Grindheim og Herdis Brunborg
DS2-89	Jørgen Borthen
DS2-91, 108, 137	Arne Sælen
DS2-92	Åslaug Ommundsen
DS2-93	Øyfjorden Velforening
DS2-94	FAU, Krohnengen og eventyrskogen skole
DS2-95	Sameiet Kirkegaten 1B og Bjørg Kocbach
DS2-96	Gjensidigegården AS
DS2-98	Sandvikens kulturhistoriske forening
DS2-99	Aksjonsgruppa E39 ut av Ytre Sandviken
DS2-100	Anders Haaland
DS2-103	Marie Iden
DS2-104	Gerd Lithun
DS2-105	Sissel Urdal
DS2-107	Inger-Marie Lithun
DS2-111	Siw-Anita Lien
DS2-113	Ingebjørg Lithun Norang
DS2-114	Halvorsens og Thesens aldersbolig
DS2-119	Pål Davidsen
DS2-122	Jan Pedersen
DS2-124	Karen Iden
DS2-132	Anne Pihl
DS2-134	Badr AS
DS2-136	Helle Stoltz og Jan Berge Henriksen
DS2-138	Terje Kindt-Lien
DS2-142	Bergen Taxi

DS2-146	Randi Gabrielsen
DS2-148	Syklistforeningen

## Oppsummering – Offentlige uttalelser med innsigelse

### Statens vegvesen

Dok.nr. DS2-47, 07.12.2022, gjelder merknadspunkt på DS-nivå

*Merknad:*

*Fellesmerknader til hele bybaneprojektet fra Statens vegvesen, se fellesdelen av dokumentet.*

For delstrekning 2 trekker Statens vegvesen frem noen punkter der de mener trafiksikkerheten ikke er tilstrekkelig ivare tatt:

- G/S-veg krysser bybanespolet i plan ca. 150 m nord for bybanestopp NHH. Her kan det være sikhindre. Løsningene må ivareta siktkrav.
- Sykkeltkryssing av Hellevegen, vest for kollektivterminal. Sykkeltkryssing bør legges ved gangkryssing.
- Gangkryssing Åsanevegen ved Gamle Bergen. Mangler siktlinjer. Rekkverksutforming, avslutning på deleøy må sjekkes nærmere.

*Fagetatens kommentar:*

- Der G/S-veg krysser bybanespolet ved NHH er det endret løsning for å ivareta siktkrav. Her er mur på sørsiden justert, slik at det blir plass til rekkverk uten at dette blir et sikhinder.
- Det er sendt søknad om fravik, og gjort risikovurdering av dette punktet. Risikovurdering viser akseptabel risiko. Planbestemmelser gir også en viss fleksibilitet for justeringer innenfor samferdselsformål. Punktet følges opp i prosjekteringsfasen.
- Løsning ved Gamle Bergen er omarbeidet siden offentlig ettersyn. Ny løsning er i samsvar med gjeldende regelverk. Siktlinjer legges inn i plankart og i gjeldende tekniske tegninger.

### Vestland Fylkeskommune

Dok.nr.DS2-150, 20.01.2023

*Merknad:*

*Fellesmerknader til hele bybaneprojektet fra Vestland fylkeskommune, se fellesdelen av dokumentet.*

På denne strekningen legger VLFK særlig vekt på:

- Bedre tilgang til holdeplasser og bedre forhold for myke trafikanter
- Økt grad av gateutforming og redusert fart i Sandviksveien og Åsaneveien
- Landskapsreparasjon, helhetlige grep og mindre fysiske inngrep i eksisterende område

VLFK mener planforslaget ikke i stor nok grad møter disse forventningene, og stiller spørsmål ved om de rette forutsetningene, for eksempel trafikkgrunnlag, er lagt til grunn for utforming.

*Sandviksveien og Åsaneveien*

Strekningen er i dag en stor barriere, og projektet bør få en utforming som reduserer veganlegget sin barrierevirkning. VLFK opplever at biltrafikk prioriteres over myke trafikanter i Sandviksveien og Åsaneveien. VLFK mener tiltak for å redusere kjørefart og trafikkmengde bør prioriteres. I Sandviksveien må utformes med et gatetverrsnitt. I Åsaneveien kan det aksepteres større grad av

separering og legges til grunn vegutforming. I videre arbeid med planforslaget må det vurderes virkemiddel som bidrar til større gatepreg, redusert fart på kjøretrafikk, løsninger for myke trafikanter som gir bedre tilgjengelighet på tvers (i plan) og bedre tilgjengelighet til holdeplassene.

VLFK ønsker at støyskjermen i Åsaneveien ved Jægerbakken bane og bilveg, ikke mellom bane og gang-sykkel.

VLFK mener utforming av rundkjøring ved Glas Knag legger uheldige føringer på utforming av tilhørende vegsystem, og ber om at det arbeides videre med den.

Grøntareal som en del av gatetverrsnittet må ha tilstrekkelig plass til drift og vedlikehold. VLFK ønsker å holde på prinsippet om *robuste, brede, samlede* grøntareal lengre strekninger i Åsaneveien.

VLFK mener det er viktig å forbedre planforslaget. VLFK ønsker fleksibilitet til at løsningene kan optimaliseres videre i prosjektet. På generelt grunnlag ber VLFK om at planforslaget åpner for mer fleksibilitet knyttet til justering av funksjoner innenfor samferdselsformål, blant annet plassering av murer og støyskjermer, slik at det i prosjekteringsfasen er mulig å finne bedre og mer kostnadseffektive løsninger. VLFK vurderer det som at dette kan løses gjennom justering av bestemmelsene, og det er fremmet (administrativ) innsigelse til dette punktet.

#### *Underjordisk holdeplass*

VLFK ser at den underjordiske holdeplassen gir god betjening til området, og at den er viktig for å oppnå god flatedekning i allerede etablerte deler av Sandviken. Løsningen i planforslaget gjør at en unngår lange tunnelinnganger og dype heiser for de reisende.

VLFK peker på at bygging av underjordiske holdeplasser er komplisert. VLFK vurderer den underjordiske holdeplassen i planforslaget til å være byggbar, men anleggsteknisk komplisert. Det må gjennomføres omfattende tiltak for å sikre at man unngår skade på kirken. VLFK peker på at tiltaket innebærer oppgraderinger i området rundt kirken som kan veie opp for ulempene i anleggsfasen.

Planforslaget viser ett alternativ med to publikumsinnganger, og ett alternativ med én publikumsinngang. VLFK vurderer det som hverken nødvendig eller forsvarlig å gå videre med to innganger. (Den «andre») utgangen ved Gørbitz gate har begrenset passasjergrunnlag, og ikke forsvarlig mtp kost-nytte. Det er også utfordringer knyttet til grunnforhold i området, og VLFK vurderer den anleggstekniske risikoen som stor. Byggingen kan gi negative konsekvenser for et område som har «kjerneverdi i bystrøk av nasjonal interesse». VLFK ønsker at den ene publikumsinngangen ved Sandvikskirken rendyrkes slik at den blir mest mulig synlig og tilgjengelig, med kirketårnet som symbol på holdeplassens lokasjon. Det må arbeides videre med å legge til rette for gode gang- og snarveger på bakkeplan frem til holdeplassen og tydelig skilting. VLFK fremmer innsigelse mot alternativet med to publikumsinnganger.

VLFK anbefaler å utarbeide videre grunnundersøkelser og «tryggingsplanar» for å sikre kirken i anleggsfasen.

Ved Brødretomten er anleggsområde vist inntil hagen rundt det fredede kulturminnet Brødretomten. Det bør utarbeides plan for sikring av dette kulturmiljøet, og virkninger av teknisk infrastruktur og barrierevirkning bør arbeides videre med.

Andre kommentarer (uten innsigelse):

1. VLFK er positiv til at Sandviksveien får tosidige ganglinjer, og bes om det vurderes om sykkelvei og fortau kan bytte plass slik at sykkel ligger på utsiden langs Reperbanen.

2. Støyskjerm i Åsaneveien mellom banetrase og sykkelvei skaper en barriere i Åsaneveien. Ser på andre løsninger for støydempende tiltak i Åsaneveien.
3. Utforming av veianlegget i Åsaneveien i planforslaget bør justeres for å dempe farten av biltrafikk langs strekningen.
4. VLFK er usikker om løsningen for gangkryssing i plan ved Sandviken sykehus kan realiseres, med mindre at justeringene i punkt over er gjennomført for å bidra til redusert fart i denne strekningen. Se på løsninger for myke trafikanter og tverrforbindelser i området.
5. VLFK er positiv til at en løsning for myke trafikanter på gatenivå er med i planen.
6. Kollektivterminal NHH: byttepunkt buss-bane vurderes som svakt. I det videre arbeidet bør det jobbes med å finne enklere løsninger for buss ved NHH.
7. Det mangler tilrettelegging for å kunne operere buss-for-bane.
8. Mangler tilrettelegging for buss / bussholdeplass i Sandviksveien ved Sandvikstorget og i Nye Sandviksveien.
9. Anleggsgjennomføring knyttet til inngang i Gørbitz gate vil trenge mer areal, og det bør vurderes om eiendom 168/747 må også demonteres i byggefasen, i likhet med 168/748.

VLFK fremmer også detaljerte kommentarer til reguleringsplanbestemmelser og plankart.

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er i planforslaget innarbeidet større fleksibilitet der dette er nødvendig for videre arbeid i prosjekteringsfasen. Dette gjelder spesielt justeringer av funksjoner innenfor samferdselsformål og plassering og detaljering av støyskjermer.

Det vises til felles del for kommentar angående innsigelsespunkt til delstrekning 2, og hvordan disse er løst.

Kommentar til punkt 1-9 over:

1. Løsning der sykkelvegen ligger nærmest kjørebane ved Reperbanen er vurdert. En slik løsning vil medføre stigninger i nordre enden av Reperbanen, som ikke er forenlig med krav til universell utforming. Dette er på grunn av nødvendig kobling for gående til gangfelt over Sandviksveien, og til bussholdeplassen.
2. Planen er justert for å gi mer fleksibilitet i løsning for støyskjerming i Åsaneveien og dermed reduserer visuelle barrierer fra skjermtiltak, spesielt mellom bybanetraseen og hovedsykkelrute. Endelig plassering og utforming av støyskjerm bestemmes i prosjekteringsfasen. Planen setter krav til at valgt løsning oppnår samme eller bedre støydempingseffekt enn plassering vist på plankartet.
3. og 4. Nytt bestemmelsesområde #9 gir fleksibilitet for justeringer i Åsaneveien i området Sandviken sykehus – Nyhavnsveien, med mål om å nedskalere trafikkareal og gi bedre forhold for gående og syklende.
5. Tatt til orientering.
6. Det er vurdert alternativ til bussterminal med kantstopp eller busslommer langs Helleveien og Åsaneveien. Løsningen kan gi noe redusert kjøretid for busslinjer. For kollektivreisende vil en løsning der busstrafikk i ulike retninger går fra forskjellige holdeplasser oppleves som mindre oversiktlig enn en samlet terminal, og anbefales derfor ikke. Utforming av bussterminalen og forbindelser mellom bussterminal og bybaneholdeplass optimaliseres i prosjekteringsfasen. Det må jobbes spesielt med utforming av gangforbindelser innenfor arealet som er satt av i planen. Planen er endret for å tilrettelegge for to heiser mellom bussterminal og bybane.

7. og 8. Systemet for buss-for-bane legger til grunn bruk av nærliggende holdeplasser for buss, og er nærmere omtalt i beskrivelsen av holdeplassene i planbeskrivelsen. For underjordisk holdeplass må passasjerer bruke bussholdeplasser i Sjøgaten.

9. Inngang i Gørbitz gate er tatt ut av planforslaget.

## Oppsummering – Offentlige uttalelser

### Avinor

Dok.nr. DS2-36, 11.11.2022

*Merknad:*

Avinor har ingen merknader til planforslaget. Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden er tatt til orientering.

### Bane NOR

Dok.nr. DS2-43, 30.11.2022

*Merknad:*

Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden er tatt til orientering.

### NVE

Dok.nr. DS2-48, 08.12.2022

*Merknad:*

NVE viser til sin kartbaserte veileder for reguleringsplan som leder en gjennom alle deres fagområder og gir verktøy og innspill til hvordan deres tema skal tas hensyn til i reguleringsplanen. Dersom man ikke alt har gått gjennom veilederen råder vi dere til å gjøre det, og vurdere om våre saksområder er tatt hensyn til i planen. Dere må vurdere om planen tar hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVE veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dere kan også bruke våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og rettleiinga lagt opp etter plannivå. På NVE sine nettsider finn de koplinger til veiledere og verktøy. Det ligg også mye arealinformasjon på NVE sine kartløsninger.

*Fagetatens kommentar:*

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

### BIR

Dok.nr. DS2-52, 13.12.2022

*Merknad:*

Det må gjennom planarbeidet sikres både i anleggsfasen og etter utbyggingen tilstrekkelig areal for trafiksikker tilkomst og snumuligheter med lastebil (L) og oppstilling ved innsamling av avfall, jamfør BIRs renovasjonstekniske veileder (RTV), jf. Statens vegvesen sin håndbok (N100) og bruksklasse 10 (32 tonn) jf. «Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg». På samme måte må det i anleggsfasen og etter utbygging sikres tilstrekkelig og egnet areal for



hentesteder for innsamling av avfall. I den grad planforslag vil medføre endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy må dette avklares i dialog med BIR i de enkelte tilfellene. BIR ønsker å bli varslet på tilsvarende måte som nødteater ved veiarbeid

*Fagetatens kommentar:*

Merknad er tatt til følge. I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert.

I delstrekning 2 får følgende områder endret kjøremønster som medfører endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy:

- Amalie Skrams vei/ Sandviksveien: Ny tilkomstvei i sør for borettslagene i Sandviksveien. Nytt samlingspunkt for renovasjon ved i nordenden av Formanns vei.
- Munkebotn: Ny tilkomst er fra Nyhavnsveien/ Sandviksleitet. Det tilrettelegges for snuhammer i sør-enden av Munkebotn, som skal være tilstrekkelig for personbiler, men ikke større kjøretøy. For renovasjonskjøretøy og utrykningskjøretøy, tillates det tilkomst fra sør via Sudmanns vei.
- Søndre Øyjorden: Utkjørsel til Helleveien ved Rema 1000 stenges. Ut- og innkjøring via Lynghaugen eller Øyjordsveien i nord. Plankart er endret med offentlig snuhammer på Søndre Øyjorden.

Endringene avklares i dialog med BIR. I anleggsfasen blir BIR varslet på tilsvarende måte som nødteater ved vegarbeid.

## Bergen kirkelige fellesråd og Sandviken menighetsråd

Dok.nr. DS2-54, 06.12.2022

*Merknad:*

BKF viser til at Sandvikskirken ifølge Riksantikvaren er et kulturminne av nasjonal verdi. Det er svært viktig at Sandvikskirken blir godt bevart, både gjennom anleggsperioden ved at nødvendige undersøkelser blir gjort før prosjektoppstart og ved nødvendige sikringstiltak underveis. Vi støtter fullt ut kommentarene fra Riksantikvaren og Vestland fylkeskommune angående Sandvikskirken.

De forventer at det blir foretatt grundige undersøkelser av kirkebygg og inventar før og etter anleggsperioden for å kartlegge og dokumentere. Vi vil fremheve at sårbare elementer i kirken må kartlegges og enkeltvis vurderes mht. hva som skal til for å sikre god nok ivaretagelse. Vi nevner her særlig glassmaleriene og kirkeorgelet, men understreker samtidig at disse ikke utgjør noen uttømmende liste over særlig sårbare elementer i kirken.

De legger i merknaden vekt på de forhold som er sentrale for menighetens virke og for kirken som et kulturminne i aktiv bruk. Planene må tilpasses en fremtidig situasjon, der muligheter utgår som følge av bybanen - men der nye muligheter også må komme til.

Vi vil særlig trekke frem følgende punkter fra vår redegjørelse:

- Planen må sikre en god helhet med en funksjonell kirke som hovedelement
- Alle nødvendige forholdsregler for sikring av kirkebygget og inventar under anleggsperioden må tas - Planen må tydelig sikre kirkens driftsvilkår i anleggsperioden
- Forhold mellom formål o\_BR1 Sandvikskirken og o\_ST1 Torgareal må klargjøres og utformes bedre
- Gangveg o\_GT1 må justeres i hht vedlagte illustrasjoner
- 2 HC parkeringsplasser er ikke tilstrekkelig for kirken

- Planen må legge til rette for en god skyss- og avsetningsløsning tett ved kirkens hoveddør
- Innkjøring og oppstilling for bårebil/begravelsesbil før og etter seremoni må ivaretas
- Kirkens medvirkning i utformingen av torget må styrkes i planbestemmelsene
- Planen må forholde seg til kirken som mer enn et lukket omriss, og kan ikke se bort fra innganger, trapp og rampe
- Kirketorget må utformes som én samlet funksjonell plass, ikke deles ugunstig i to som illustrert i planmaterialet

Redegjørelsen omhandler i tillegg følgende punkter:

- Kirken og kirkens uteområder kan ikke sjeneres av bybanens tekniske støttefunksjoner, dette forholdet må redegjøres for - Illustrasjonsplanen og reguleringsplanen må harmoneres
- Planen bør legge til rette for at Kirkegatens kjøreveg og fortau slås sammen til gatetun / shared space / sambruksgate med fotgjengerprioritet
- Parken bør innlemmes i reguleringsplanen
- Vurderingene bak inngangsbyggets plassering og utstrekning må belyses
- Illustrasjonsplanens bybaneinngang og rammene i reguleringsplanforslaget harmonerer ikke
- Planen må sikre at skilting til bybanen beholdes på et fornuftig nivå
- Om bybanestoppet skal kalles opp etter kirken forutsetter vi at det får navnet Sandvikskirken
- Det bør opparbeides et helhetlig område rundt kirkebygget
- Det må sikres at muren bak kirken prosjekteres helhetlig
- Muren bak kirken bør trekkes bakover
- Terrenget bak kirken kan ikke utformes høyere enn dagens terreng
- Murens materialitet må sikres i bestemmelsene
- Eksisterende trær som ikke støtter opp om kirkens monumentalitet bør ikke bevarer

#### *Fagetatens kommentar:*

Det har vært pågående dialog med Sandvikskirken gjennom hele planprosessen. Innspill fra menighet er gjennomgått og vurdert sammen med innspill fra VLFK og Bymiljøetaten. Planendringer siden høring er beskrevet i fagnotatet. Mange punkt følges opp i prosjekteringsfasen.

Følgende endringer er innarbeidet i oppdaterte plandokumenter:

- Bestemmelse ang. sikringsplan for Sandvikskirken er oppdatert. Sikringsplan skal også fastsette avgrensning av anleggsareal, slik at kirkens tilgjengelighet og drift og vedlikehold ivaretas i anleggsperioden.
- Forhold mellom formålene O\_BR1 (kirkebygget) og o\_ST1 (torg) er klargjort ved å utvide o\_BR1 til å omfatte uteareal sør for kirken, samt mer areal langs nord-fasaden. Dette for å sikre areal til kirkens aktiviteter, innganger, drift og vedlikehold.
- Kirkegaten foran kirken er inkludert i området med krav om utarbeiding av detaljert tekniske planer sammen med torg og grøntområder for å sikre en helhetlig utforming. Dekket i gaten skal tilpasse tilstøtende torg slik at gaten fremstår som en del av et enhetlig byrom. Plan for skilting inngår i dette arbeidet.
- Areal for HC-parkering, utforming av torgareal, mm. løses i tekniske planer jf. §2.8.1.
- Sandvikskirken blir involvert i utarbeidelse av tekniske planer, jf. §2.8.1.

Følgende er delvis tatt til følge:

- Flytting av mur bak kirken: Eventuell flytting vurderes i teknisk plan. Tiltak og konsekvenser må vurderes i sammenheng med etablering av inngang til underjordisk stasjon. Materialbruk detaljeres i teknisk plan.

- Trær som ligger i grøntområdet bak kirken må trolig fjernes. Området opparbeides på nytt etter anleggsfasen med beplantning og elementer som passer inn i kirkens omgivelser. Trær sør for kirken berøres ikke av bybaneplanene, og disse blir ikke fjernet prosjektet.

Følgende er ikke tatt til følge:

- Flytting av gangvei o\_GT1. Eventuell flytting av gangveien vurderes i forbindelse med et evt. søknad for utbygging av et menighetshus på 168/12 (Sandviksveien 7A/ 7B). Dette kan være i form av dispensasjon eller omregulering. Plankart og bestemmelser er oppdatert for å sikre tilkomst til eiendommer som per dagens situasjon.

## Barn og unges representant

Dok.nr. DS2-56, 15.12.2022

### *Merknad:*

Bybane til Åsane vurderes som et godt tiltak for barn og unges mobilitet og fremkommelighet til viktige målpunkt. Samtidig er det vesentlig at planarbeidet kartlegger og vurderer påvirkning og konsekvenser for denne målgruppen, også i en anleggsfase. Særlig viktige tema er trygge oppvekstvilkår, trafiksikkerhet og tilgang til arealer for lek og rekreasjon med gode kvaliteter.

Ved Sandvikskirken avvikles eksisterende lekeplass. Lekeelementer skal integreres ved nytt torg mellom kirken og bybaneinngangen. Det forutsettes at dette blir en fullgod erstatning som ivaretar barn og unges behov for store nok arealer for lek og rekreasjon, med gode kvaliteter. Trygg tilkomst må sikres. Tilsvarende gjelder for lekeplass ved Munkebotn. Generelt bør det vurderes behov for å etablere flere arealer for lek, opphold og rekreasjon på tvers av aldersgrupper.

Trafiksikkerheten og trygg ferdsel må ivaretas på alle deler av strekningen. Vurderinger må ta hensyn til at yngre barn har færre forutsetninger for å tolke og forstå trafikkbildet. Prioritering av myke trafikanter må vektlegges. I anleggsfasen må det vurderes avbøtende tiltak for å redusere negativ virkning av støy, støv og annen helsefare.

Planens konsekvenser for barn og unge må vurderes og dokumenteres. Særlig i tilfeller der deres interesser kan komme i konflikt med andre hensyn. Det forutsettes god informasjon og nødvendig dialog med naboer og berørte parter, som også ivaretar barn og unge.

### *Fagetatens kommentar:*

Ved Sandvikskirken utgår eksisterende lekeplass på nordsiden av kirken. Det nye torget som etableres mellom kirken og bybaneinngangen skal opparbeides med møbleringselementer som inviterer til lek og opphold. Parken bak kirken opparbeides med naturpreg. Disse grepene vil tilrettelegge for lek og rekreasjon i områdene rundt kirken, men dagens tradisjonelle sandlekeplass for de minste barna blir erstattet av et mer åpent program med tilbud til flere aldersgrupper.

I prosjekteringsfasen det bør vurderes mulighet for å etablere en midlertidig lekeplass i nærheten av Sandvikskirken, for eksempel i park på andre siden av Kirkegaten, i anleggsfasen frem til torg og grøntareal er ferdig opparbeidet. Plassering og varighet må drøftes med kulturminnemyndighetene og Bymiljøetaten.

Eksisterende lekeplass ved Munkebotn 14A opparbeides som offentlig friområde, og tilrettelegges for lek og rekreasjon.

## Helseverneheten

Dok.nr. DS2-62, 16.12.2022

### *Merknad:*

Støy og rystelser fra sprengning kan oppleves problematisk for beboere i berørte boliger. For å sikre at sprengninger ikke fører til oppvåkning og redusert søvnkvalitet/søvnforstyrrelser anbefaler vi at det ikke utføres sprengninger på kveld/natt i områder der boliger kan bli berørt. På kveldstid er det særlig barn som vil få sin søvn forstyrret av sprengninger, og barn kan i tillegg oppleve støy og rystelser fra sprengning som skremmende. I tillegg er det viktig at beboere sikres god varsling i forkant av sprengninger.

### *Fagetatens kommentar:*

Merknad er tatt til orientering.

I bybaneprojektet er det behov for ett eller flere større rigg- og anleggsområder som kan benyttes til overordnede anleggsfunksjoner for hele projektet. Glass Knag -området er ett av få slike litt større områder langs traséen. Nøyaktig bruk av arealet til rigg- og anleggsfunksjoner vil avklares i prosjekteringen.

Sprengning: Anleggsarbeid vil følge gjeldende regelverk, som blant annet setter krav til hvor mye anleggsstøy som kan tillates på ulike tider av døgnet. Bybanen Utbygging har egne rutiner angående varsling av sprengningsarbeid.

## Statsbygg

Dok.nr. DS2-69, 19.12.2022

### *Merknad:*

Statsbyggs interesser er særlig knyttet til eiendom 168/139, hvor Norges handelshøyskole (NHH) er leietaker. Planforslaget viser at store områder rundt NHH reguleres til midlertidig anleggsområde, dette er områder som i dag blant annet brukes til varelevering, serviceparkering og elbilparkering. Funksjonene på dette området er kritisk for driften av høgskolen og høgskolen kan ikke driftes i lang tid uten dette området. Høgskolen har ingen andre innganger som er egnet for varelevering. Det er kun i juli, når høgskolen ikke er i full drift, at det kan det være mulig å beslaglegge dette området.

NHH og Statsbygg vil igjen påpeke at vi er bekymret for negative konsekvenser av anleggsfasen vil gjøre det vanskelig å rekruttere studenter, og å drifte skolen. Anleggsfasen vil pågå over flere år. Støy, støv og rystelser, samt redusert fremkommelighet, parkeringsdekning og kollektivtilbud vil gjøre campus mindre attraktivt for studenter og ansatte.

NHH og Statsbygg ber om å tidligst mulig å bli informert og involvert i arbeidet med å finne best mulig løsninger i anleggsfase, og ber om å bli forelagt en plan for anleggsgjennomføring hvor det redegjøres for hvordan disse utfordringene skal håndteres.

### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden er tatt til følge. Det blir nødvendig med god kommunikasjon mellom utbyggere og NHH gjennom hele anleggsfasen. Bestemmelsene er oppdatert med krav om at drift og vedlikehold av NHH ivaretas gjennom hele anleggsperioden.

## Den Norske Kyrkja

Dok.nr. DS2-121, 21.12.2022

### *Merknad:*

Viser til at siden kirken er listeført, biskopen skal søke råd hos Riksantikvaren før det blir gjort vedtak.

Det tilsendte planforslaget viser at det skal gjennomføres et særs omfattende anleggsarbeid ved Sandvikskirken. Det skal etableres et bybanestopp inne i fjellet, med utgang tett inntil kirka. Det skal også lages et stort teknisk areal som skal sikre røykavtrekk fra stasjonshallen, med et tårn som skal rage over terrenget. Det er ventet store konsekvenser av anleggsarbeidet, og den nye naboen, bybanestoppet, vil for alltid endre kirka sine omgivelser. Dette kan en se på både som en trussel og som en anledning til å gjøre forholdene rundt kirka enda betde.

Vi har fått tilsendt Bergen kirkelige fellesråd sin særs grundige uttale der de som forvalter av kirka, går dypt inn i både negative og positive konsekvenser av planene. Denne uttalen støtter vi fullt ut. Fellesrådet og menighetsrådet har også ønske om å få ta i bruk et bygg nær kirka, i tillegg til å bygge nytt ved siden av. Dette er viktig for livet i menigheten, og vi støtter også dette ønsket.

Det blir etterlyst ei grundigere saksutgreiing som vil gjør det mulig for fellesrådet, og dermed oss alle, å gi en presis uttale. For biskopen sin del, vil vi særlig visa til det som står om at det blir gjort grundige undersøkelser før arbeidet blir startet for å forberede sikringstiltak som skal forebygge skader på kirkebygget. Videre må sårbare element i kirka kartlegges. Både glassvinduer og orgelet er nevnt som objekt som en bør vurdere grundig. Vi forutsetter at byggherre betaler for eksempel for deponering/lagring av glassvinduer dersom dette skulle vise seg nødvendig.

I tillegg til god planlegging, der vi forutsetter at fellesrådet blir involvert tidlig nok, vil det være en stor fordel med god kommunikasjon mellom utbygger og fellesrådet, både før og under arbeidet.

### *Fagetatens kommentar:*

Planbestemmelser er endret for å klargjøre krav om plan for sikringsplan for kirken og for å sette rekkefølgekrav for gjennomføring av sikringstiltak før arbeider starter opp. Det vises til kommentar til merknad nr. 54 fra menighetsrådet.

## BME Bymiljøetaten

Dok.nr. DS2-125, 19.12.2022

### *Merknad:*

Bymiljøetaten har merknader til en rekke løsninger, de viktigste er gjengitt her:

#### Byrom

Merknader til løsninger for holdeplasser, gangbroer, inngrep i terreng, forbindelser mellom parkareal, universell tilgjengelighet. Peker på at seksjon av veien Munkebotn mangler i reguleringskartet.

#### Veg, gater og trafiksikkerhet

- Offentlig versus privat vegareal
- Målsetting av bredder og kurvatur  
Krav om offentlig snumulighet
- Reguleringsformål Annen veggrunn grønt, SVG

- Bestemmelse om plassering av KL-master
- Tilrettelegging for trafiksikker drift

### Til plankart og bestemmelser

Merknader til løsninger og bestemmelser

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er gjort en rekke justeringer til planforslaget for å ivareta tilgjengelighet og trafiksikker drift av veier, gangveier og sykkelruter:

- Det er tilrettelagt for snumulighet på offentlige veier, enten med snumhammer eller ved andre måter å få snum driftskjøretøy.
- Bredde på gangveier og kurvatur er sjekket med tanke på dimensjonering for drift og vedlikehold, og justert der det er mulig. Noen steder der det ikke er mulig med tilgang med driftskjøretøy, må vedlikehold utføres manuelt eller med bruk av f. eks varmekabler. Disse områdene vil bli fulgt opp i prosjekteringsfasen.
- Det er gjort to endringer i planforslaget angående offentlig versus privat vegareal.

Det vises til vedlegg G2 for ytterligere detaljer om endringer til plankart og bestemmelser.

## Brannvesenet

Dok.nr. DS2-126, 06.12.2022

#### *Merknad:*

Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. For en oversikt over tekniske spesifikasjoner som gjelder tilrettelegging, henvises det til Bergen brannvesen sin veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper». Dokumentet er tilgjengelig via nettsiden til Bergen kommune.

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

Brannvesenets tilkomst til eksisterende bygninger må til enhver tid være tilfredsstillende både under bygging og når banen settes i drift.

Før oppstart av tunneldriving må det avklares hvilken redningsorganisering som gjelder for tunneler. Krav om redningsorganisasjon er beskrevet i § 27-26 Redningsorganisasjon ved bergarbeid i Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (forskrift om utførelse av arbeid). Brannvesenet ber om informasjon om redningsorganisasjon blir gjort kjent i forkant av oppstart av bergarbeid. Forventninger til brannvesenets innsats i anleggsfase må avklares tidlig.

Brannvesenet ønsker også tidlig informasjon om hva slags materiell som skal benyttes ved driving av tunnel (f.eks. batteridrevne anleggsmaskiner og lademetode eller andre energikilder).

Ved etablering av bybanetrase legges det opp til endret kjøremønster. Bergen brannvesen har en brannstasjon i Sandviksveien 2. Utrykningsveier for denne stasjonen må ikke forringes. Stasjonen har en strategisk plassering i forhold til innsats i flere av kommunens definerte hensynssoner for tett trehusbebyggelse/brannsmitteområde, herunder Bryggen. Dykkerberedskapen er også lokalisert her, og utrykning til dykkerbåt må kunne gjennomføres på forsvarlig vis. I dag er båten lokalisert ved Ludebryggen.

Innsatsvei til underjordisk holdeplass og tunneler må avklares.

*Fagetatens kommentar:*

Det er ikke planlagt byggeaktiviteter i området nær brannstasjonen. Tilkomst til / fra Sandviken brannstasjon i anleggsfasen sikres, nødetaer varsles ved vegarbeid.

Byggherre må i samarbeid med Brannvesenet sørge for at utrykningskjøretøy kommer frem til eksisterende bygg til enhver tid.

Bybanen Utbygging / byggherre gjør rede for koordinering med Brannvesenet om redningsorganisasjon før oppstart av bergarbeider.

Innsatsareal ved tunnelmunninger og underjordisk holdeplass er sikret i reguleringsplanen. Kapasitet for slokkevann er ivarettatt.

Merknad følges saken videre i prosjekterings- og byggefaser.

## Bergen Vann

Dok.nr. DS2-127, 21.12.2022

*Merknad:*

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

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

Bergen Vann ber om å bli kontaktet før planarbeidene starter opp for avklaring om evt. samarbeid i prosjektet når det gjelder tiltak med fremføring av kabel i Sandviksveien fra Gjensidigekrysset mot Saltimport.

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

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

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

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

Bergen Vann har detaljerte merknader til følgende plandokumenter:

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

*Fagetatens kommentar:*

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

Risiko- og sårbarhetsanalysen kommenteres under den generelle delen.

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

For DS2 er tidligere innspill fra Bergen Vann gjennomgått. Oppfølgingsmøte med Bergen Vann er gjennomført. Det er utført noen mindre rettelser på tekniske tegninger for VA og infrastruktur (H og GHI tegninger). VA-rammeplan med infrastrukturplan er oppdatert med innspill fra Bergen Vann.

Merknad følger saken videre.

## Byantikvaren

Dok.nr. DS2-128, 21.12.2022

*Merknad:*

Bybanen går gjennom kulturmiljø med store verdier som blir påvirket av planarbeidet. Store deler av planområdet ligger innenfor hensynssone kulturmiljø H570 og bestemmelsesområde Historiske områder i KPA2018.

Tiltakene som får store negative konsekvenser planforslaget er utgangen i Grensegrenden som vil få svært store negative konsekvenser for både enkeltminner og kulturmiljø. Vi mener derfor at denne bør utgå. Videre bør det arbeides med hvordan Sandvikskirken og den omkringliggende bebyggelsen sikres i byggeperioden. Tunnelåpningene i Amalie Skrams vei og ny rundkjøring er store tiltak nært opp til svært høye kulturmiljøverdier og det bør arbeides videre detaljer å optimalisere og sikre at avbøtende tiltak ivaretar kulturmiljøet.

Får å sikre at kulturmiljøverdien Sandviken i størst mulig grad blir ivaretatt mener vi at bestemmelsene må bearbeides. Konsekvensene av tiltakene og prosess rundt endringer eller justeringer av planen i detaljeringsfasen blir da forutsigbare for alle parter.

*Deler av innspillet fra Byantikvaren som er Felles for hele prosjektet oppsummeres i Felles-dokument.*

*Fagetatens kommentar:*

Inngang til underjordisk holdeplass i Grensegrenden er tatt ut av planforslaget.

Planbestemmelser er oppdatert med krav om utarbeidelse av sikringsplan for Sandvikskirken. Sikringsplanen skal beskrive konsekvenser av tiltaket og hvilken type sikringstiltak som må gjennomføres før, under og etter anleggsfasen. Sikringsplanen skal forelegges kirkens godkjenningorgan og rette kulturmiljømyndighet før igangsetting av arbeid innenfor området.



Bestemmelsene er oppdatert med krav angående utforming av torgareal og grøntareal i kirkens omgivelser. Kulturmyndighetene og Sandvikskirken involveres i utvikling av detaljerte planer. Denne prosessen er videre omtalt i fagnotatet.

Utforming av tunnelportaler i Amalie Skrams vei detaljeres i prosjekteringsfasen. Det er et mål å minimere negative og konsekvenser for kulturminner og negative visuelle konsekvenser av konstruksjoner i Amalie Skrams vei.

## Byarkitekten

Dok.nr. DS2-129, 21.12.2022

### *Merknad:*

Byarkitekten har overordnede innspill som forholder seg til følgende temaer:

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

### Kommentar til DS2:

Byarkitekten ser denne strekningen som den mest krevende for Bybanen når det gjelder å finne løsninger i tråd med målet om at Bybanen skal styrke bymiljøet og tilrettelegge for god stedsutvikling.

På denne strekningen er det valgt en tunnelloøsning under Sandviken fremfor en trasé i dagen i Sjøgaten. Dette medfører utfordringer knyttet til inngrep i sårbare kulturmiljø og byrom ved Amalie Skrams vei og Sandviken Sykehus. I tillegg ser vi utfordringer knyttet til omlegging av infrastruktur ved NHH, der det etableres en bussterminal og rundkjøring med fem armer under broen.

Det blir store terrenginngrep rundt tunnelinnslagene, og flere ramper/trapper/veier ved disse for å reetablere en sammenhengende gang-, sykkel- og veistruktur. Dette fører til at det blir mange konstruksjoner på liten plass, plassert inn i etablerte by- og boligmiljøer.

Flere av bybaneholdeplassene ligger i tilknytning til tunnelåpninger og trafikknutepunkt. Dette betyr at bymiljøet rundt holdeplassen blir preget av tunnelåpninger, høye murer, skjæringer, ramper, broer og frittstående trappekonstruksjoner etc. Dette kan være et uheldig utgangspunkt for en god stedsdannelse og gode opplevelser for mennesker rundt holdeplassen.

Situasjonen krever en meget god tverrfaglig planlegging og detaljering for å få et godt resultat. Det kreves en varsom tilnærming og god forståelse for terrengbearbeiding og valg av rette virkemidler for å dempe de negative konsekvensene av tiltaket.

Merknaden inneholder mer detaljerte merknader til løsningene for de fire holdeplassområdene:

#### Holdeplass NHH:

1. Det bør vurderes en alternativ utforming av terminal og veisystemet.

2. Det bør reguleres et torgareal i tilknytning til bybaneholdeplassen som gir en verdig og tydelig atkomstsituasjon til NHH.
3. Bybanebroen: spesielt viktig å jobbe med kvalitetene på undersiden av broen, ettersom den vil prege hele stedet for de gående. Landskapsrommet under broen bør ivaretas.
4. Løsning for Åsaneveien/ Øyjordsveien medfører stort terrenginngrep – revurdere løsningen.

#### Holdeplass Sandviken sykehus:

1. Det bør sikres en tydelig gangforbindelse fra bybanestoppet frem til byutviklingsområdet i sør ved sjøkanten.
2. Bør se på en justering av plassering av torgarealet ST4 lengre sør, slik at holdeplassens potensial som utsiktspunkt/ankomstområde unyttes bedre.
3. Det er en uklar gangtrasé fra holdeplassen til hovedinngangen for Sandviken sykehus.
4. Det bør vurderes en liten justering av plasseringen av holdeplassen for å få plass til et vegetasjonsfelt i bakkant av den nordre bybaneplattformen, for å unngå flere høye murer etter hverandre i snittet der mennesker skal gå og oppholde seg.

#### Holdeplass Amalie Skrams vei:

1. Vurdere om gangveien på vestsiden av tunnelmunningen kan utgå.
2. Se på en løsning med justering av gangveitraséen diagonalt gjennom parken for å minimere bruk av murer.
3. Vurdere om busstoppet kan flyttes lengre sør i Sandviksveien, ved overgangen fra Måseskjærveien, for å gjøre det mer tilgjengelig og for å trekke den bort fra det uheldige miljøet ved tunnelåpninger og trafikk.
4. Vurdere en annen løsning for adkomst til lamellblokkene
5. Høye terrengmurer bør etableres med naturstein, dette bør sikres i planbestemmelsene.

#### Holdeplass Sandvikskirken:

1. Utformingen av underjordisk stasjon bør ha høy arkitektonisk utforming, på lik linje med Haukeland sjukehus -stasjonen. Dette bør sikres i planbestemmelsene.
2. Hvis inngangsalternativet i Gørbitz gate blir valgt vil det være viktig at det nye inngangsbygget har høy arkitektonisk kvalitet i samspill med de historiske byomgivelsene. Dette bør sikres i planbestemmelsene, og byggeplanen bør være underlagt byggesaksbehandling.
3. Om det velges inngang i Gørbitz gate vil inngangen plasseres i et nytt bygg som erstatter eksisterende bygård i Gørbitz' gate 5, som rives.
4. Omgivelsene foreslås opparbeidet med nytt dekke i høy kvalitet, og små beplantningsfelt. Vi anbefaler å ta utgangspunkt i den tidligere elven som historisk har gått gjennom grenden for utformingskonsept av byrommet.

*Deler av innspillet fra Byarkitekten som er Felles for hele prosjektet oppsummeres i Felles-dok.*

#### *Fagetatens kommentar:*

3. Gjennom planprosessen har alle holdeplasser hatt gjennomgang med hensyn til byroms- og bebyggelsesstruktur. Det er jobbet med hvordan en skal håndtere og redusere terrenginngrep. Det er sikret i planen at alle terrenginngrep skal skje mest mulig skånsomt for omgivelsene, og at trær skal tas vare på.
4. Det er satt krav til arkitektonisk utforming og helhetlighetsvirkning. Det er sikret i plan at broer, støyskjerming og konstruksjoner skal gis en god arkitektonisk utforming. Planen sikrer at materialbruk for offentlige byrom skal ha gode kvaliteter. Torgområdene skal fungere som møteplasser og opparbeides som sammenhengende byrom med gode gangforbindelser

internt og mot tilgrensende områder. Torgene skal opparbeides med varige materialer av høy kvalitet. Gjerder og sprang i dekker skal unngås. Vegetasjon skal brukes som strukturerende element og for å markere ganglinjer. Fagetaten vurderer at de arkitektoniske kvalitetene er sikret i planen.

Til delstrekning 2:

Holdeplass NHH:

1. Flere alternativer for overgang mellom buss og bane og for veisystemet ble vurdert i skissefasen. Det vises til oppsummeringsrapporten.
2. Torgareal ved holdeplass NHH: Plankart og illustrasjonsplan er endret for å vise et større torgområde som henger sammen med alléen. Sykkelvei fra Helleveien avsluttes ved torget. Dette gir en mer helhetlig byromstruktur og prioritering for gående fra torg til NHH. Detaljert utforming av torgareal, gangareal, ganglinjer og hovedsykkelrute må sees på sammen i prosjekteringsfasen for å få en best mulig løsning for hele området, inkl. holdeplass.
3. Belysning under broen er ivaretatt i bestemmelse §3.2.20.3. Det er satt inn i bestemmelsene kvalitetskrav på utforming av broer. Punktet følges opp i prosjekteringsfasen.
4. Bakgrunn og vurderinger av ulike kryssløsninger for Åsaneveien/Øyjordsveien er oppsummert i vedlegg C.7 – Vurdering av kryssløsninger datert 15.09.2022.

Holdeplass Sandviken sykehus:

1. Gangforbindelse mellom bybaneholdeplass og Nyhavnsveien er ivaretatt innenfor planområdet. Gangforbindelser videre mot nye byutviklingsområde ved sjøkanten følges opp i andre planinitiativer.
2. Torgareal ST4 ligger nær holdeplassen. Hensikt er oppholdsareal samt areal til sykkelparkering. Flytting av torgareal sørover ville medføre inngrep i terreng og kommer i konflikt med hensynssone for Postveien.
3. Planen er endret for å sikre en klar gangvei til Sandviken sykehus, med fotgjengerovergang over Sandviksleitet.
4. Det er ikke mulig å flytte på holdeplassen pga. blant annet banegeometri og siktforhold. Det er tilstrekkelig plass til etablering av grøntareal langs muren. Dette må vurderes i neste fase, sammen med utforming/ materialvalg for muren. Punktet følges opp i prosjektering.

Holdeplass Amalie Skrams vei:

1. Ved tunnelportal i nordenden av Amalie Skrams vei reguleres det gangveg på begge sider av portalen. Den på vestsiden har funksjon som gangveg og sykkelveg, nordover mot Munkebotn og sørover mot holdeplass og videre. Det anbefales ikke å fjerne gangveien på vestsiden og flytte sykkelfunksjon over til østsiden, siden syklistene da må krysse over bybanetraseen ved holdeplassen. Gangveien på østsiden har også funksjon som kjøretilkomst til 3 eiendommer. Området ligger innenfor bestemmelsesområde #8 – som innebærer at nøyaktig plassering og utforming kan justeres i prosjekteringsfasen for blant annet redusere negative visuelle virkninger av konstruksjoner.
2. Utforming av parkareal følges opp i prosjekteringsfasen, jf. bestemmelsesområde #8.
3. Foreslått plassering kan håndteres innenfor eksisterende veiareal. Flytting mot sør av bussholdeplass ved Munkebotstunnelen medfører inngrep i grøntområde og medfører at gangforbindelsen opp til Amalie Skrams vei blir vanskelig å gjennomføre.
4. Flere løsninger for tilkomst til lamellblokkene er vurdert. Alternativene her er begrenset siden Amalie Skrams vei er stengt for kjøretøy. Inn- og utkjøring fra Sandviksveien ved

Gjensidigekrysset er vurdert som ikke gjennomførbar pga. nødvendig svingradius, konflikt med Sandviksveien 95 og høydeforskjeller.

5. Materialvalg for høye murer vurderes videre i prosjekteringsfasen, sammen med detaljutforming av portalområdene.

Underjordisk holdeplass:

1. Bestemmelser setter krav til utforming av inngang til underjordisk stasjon. Utforming av stasjonshallen tas opp i prosjekteringsfasen.
2. Inngang i Gørbitz gate utgår. Gjelder også punkt 3 og 4.

## BKK Nett

Dok.nr. DS2-149, 20.01.2023

*Merknad:*

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

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

Under punkt 3.4.2 i det tekniske forprosjektet er behovet for nye 132kV-forbindelser fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken og Hellen transformatorstasjoner omtalt. Det er antydnet mulige traseer for kabelforbindelsene fra Koengen til Gjensidigekrysset og videre til Fjellveien. BKK vil kommentere at det er behov for å se på mulig trasé for 132kV-forbindelsen videre fra Gjensidigekrysset til Hellen transformatorstasjon. BKK ser at denne delen av traseen også må koordineres mot planene for Bybanetraseen, og ønsker at dette tas med i videreføring av planarbeidet for Bybanen til Åsane.

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden er tatt til følge. Planforslaget sikrer nødvendig areal for omlegginger og oppgraderinger innenfor planområdet. Alle kabeletatene involveres i prosjekterings- og byggefasen.

## Ungdomsrådet

Dok.nr. DS2-147, 04.11.2022

*Merknad:*

Bekymring rundt Bybanens påvirkning på eksisterende kollektivtilbud og reisetiden mellom Åsane og Bergen.

Planen vil bidra til en betydelig økning i trafikken, særlig i den nedre delen av Sandviken og Sandviksveien spesielt. Dette vil bidra til farlig og utrygg skolevei rundt Rothaugen ungdomsskole og barneskolene i området.

Det må legges til rette for bedre trafiksikkerhet i området i form av fartsdumper fotgjengerfelt og lysregulering.

*Fagetatens kommentar:*

Med bybane vil hele Sandviken få et svært forbedret kollektivtilbud. Eksisterende busstilbud vil bli tilpasset for å komplettere Bybanen.

Økt trafikkmengde i Sandviksveien, og forslag til avbøtende/fartsdempende tiltak for dette er behandlet i Trafikkplan sentrum, og er omtalt der, se [Bergen kommune - Trafikkplan sentrum](#).

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

Merknaden tas til orientering.

## Oppsummering – Merknader

### Johan Fredrik Skjensvold

Dok.nr. DS2-30, 04.11.2022

#### *Merknad:*

Generell merknad som stiller seg spørrende til valgt trase. Merknaden peker på at opprinnelig plan er det beste alternativet og legger frem flere punkt som underbygger påstanden. Punktene gjelder i hovedsak økonomi, miljø og kollektivdekning.

#### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet reguleringsplanforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. For øvrig vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Merknaden er tatt til orientering.

### Sita Astrid Azna

Dok.nr. DS2-31, 05.11.2022

#### *Merknad:*

Merknad knyttet til bevaring av Amalie Skrams gate. Gaten er unik, miljøvennlig og er lite preget av biltrafikk. Bybanen vil forringe disse kvalitetene.

#### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. For detaljer om området rundt Amalie Skrams vei med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotat som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

Merknaden er tatt til orientering.

### Georg Huseklepp

Dok.nr. DS2-35, 03.11.2022

#### *Merknad:*

Spørsmål om bybanens utbygging vil påvirke Søre Øyjorden 52.

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er avklart med grunneier at det ikke vil være noen konsekvenser for denne eiendommen.

### Mads Toft

Dok.nr. DS2-37, 11.11.2022

#### *Merknad:*

Merknad med generell kritikk mot utbygging av bybanen til Åsane. Kritikken er knyttet til økonomi.

#### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase, lokalisering og finansiering av Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Finansiering er en sentral del i

realiseringen av planen, og det er partene i Miljøloftet som er ansvarlig for denne. For øvrig vises det til [www.miljoloftet.no](http://www.miljoloftet.no) og til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

## Circle K Norge AS

Dok.nr. DS2-40, 21.11.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder eiendommen gbnr. 168/161, hvor Circle K Norge AS har sin servicestasjon, Circle K Helleveien. Eventuell utbygging av Bybanen vil medføre at servicestasjonen må avvikles i sin helhet. Circle K vil kreve ekspropriasjon for hele eiendommen, samt full kompensasjon for tapt inntekt.

De ber om at Bybanen i samarbeid med kommunen regulerer en ny og egnet tomt for etablering av ny servicestasjon langs E39 nord for Bergen. Circle K vil vurdere om det er grunnlag for å etablere ny servicestasjon på denne tomten, og ser seg villig til å redusere krav om kompensasjon dersom ny tomt er tilfredsstillende.

### *Fagetatens kommentar:*

Grunnervervsprosessen kan starte opp etter planvedtak og innvilgning av finansiering for prosjektet. Grunnervervsprosessen styres av Bybanen Utbygging.

Omfang for kompensasjon tas opp under grunnervervsprosessen. Bergen kommune regulerer ikke areal for etablering av ny servicestasjon som erstatning for Circle K Norge sin stasjon i Helleveien.

## Elisabeth Haavig Bakke

Dok.nr. DS2-42 og DS2-101, 22.11.2022 / 21.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden viser til uttalelse fra Statens Vegvesen om at de vurderer å bygge ny Fløyfjellstunell. Med bakgrunn i dette foreslås det å legge traseen for bybanen i den ubenyttede Fløyfjellstunellen når Statens Vegvesen har ferdigstilt ny Fløyfjellstunell.

Merknaden lister opp fordeler med dette alternativet som gjenbruk av tunell, bevaring av bryggen, beredskap og sikkerhet, bevaring av ulike områder, kortere reisetid, sykkeltrase gjennom eksisterende tunell og havnivåstigning.

Bybanen bør legges i dagens Fløyfjellstunell etter Statens vegvesen har ferdigstilt ny Fløyfjellstunell.

### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Planforslaget og dette prosjektet inneholder ikke ny bruk av utgatte tunnellop. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Bybane i Fløyfjellstunnel er ikke vurdert i planforslaget, da en slik plassering ikke vil dekke Bergen sentrum, og heller ikke store deler av Sandviken.

Merknaden tas til orientering.

## LUKS

Dok.nr. DS2-44, 05.12.2022

### *Merknad:*

Må sikres tilgang til varetransport langs eiendommene og vareleveringsplassene ved Amalie Skrams vei under anleggsfasen. Dersom dette ikke lar seg gjøre må det etableres midlertidige plasser i arbeidsperioden. Det ramses opp ulike vegbredder som må ivaretas i henhold til gjeldende regelverk.

Det poengteres at vareleveringslommer må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke oppstår farlige situasjoner for sjåførere og syklister.

Varetransportører har behov for lasteplass på 20 m pr. kvartal med bredde på 2,8m. Dette gjelder for alle kvartal med næringsvirksomhet. Det må også settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser i boligområder.

Omlegging må ikke komme i strid med lover eller forskrifter. Her nevnes bl.a. TEK 17, IK-matforskriften og arbeidsplassforskriften

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

Det nevnes at planen må ta høyde for at transportveiene på kommunal grunn må holdes frie for is og snø.

### *Fagetatens kommentar:*

Tilkomst til eiendommer er ivaretatt i planforslaget. Steder med varelevering på DS2, der disse momentene er relevante:

- Sandviksveien 87 vis à vis Gjensidigebygget: Her er det virksomheter med svært begrensede behov for varelevering. Fortauet vil her bli utvidet en del, samt at sykkelfelt vil fjernes, og sykkeltrafikk flyttes over på motsatt side av Sandviksveien. Varelevering av større kolli kan foregå ved kortere stans i Sandviksveien, men hovedsakelig bør varelevering foregå fra veg o\_SV2.
- Søre Øyjorden 75, Rema 1000 v/NHH: Her vil det ikke bli noen endringer av arealene, dvs. at varelevering må foregå som i dag.
- Spar-butikken i Øyjordsveien: Varelevering til denne forretningen er ivaretatt.

I anleggsperioden må utbygger (Vestland fylkeskommune v/ Bybanen Utbygging) flere steder måtte legge om tilkomster for besøkende/varelevering og kjøremønstre. Dette må håndteres for de ulike anleggsfasene.

I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert.

*Se også kommentar til generelle innspill fra LUKS i fellesdelen av dokumentet.*

## Britt Palnir Nagelgaard

Dok.nr. DS2-49, 01.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden er negativ til bybane i dagen. Poengterer at Amalie Skrams veg har mange kvaliteter som vil forringes av tiltaket. Eksisterende Fløyfjellstunell kan benyttes som fremtidig bybanetrase til Åsane.



#### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder.

Den framtidige løsningen for Amalie Skrams vei vil fjerne dagens biltrafikk og parkering, og tilføre området positive kvaliteter. Med bybaneholdeplass vil området også få svært forbedret kollektivbetjening og -tilgang. For ytterligere detaljer om området rundt Amalie Skrams vei med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotat som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

Merknaden er tatt til orientering.

## Petter de Presno Borthen

Dok.nr. DS2-50, 11.12.2022

#### *Merknad:*

Merknad gjelder eiendom gnr./bnr./snr. 168/890/0/2 (Munkebotn 16). Merknad gjelder endring av gangveg 0\_SVG20 som kan flyttes noe lengre nord, slik at den ikke berører gnr./bnr. 168/190.

#### *Fagetatens kommentar:*

Planen er endret slik at adkomstvegen flyttes mot nord. Adkomstvegen reguleres som felles privat vei.

## Wilhelmineborg borettslag

Dok.nr. DS2-51, 11.12.2022

#### *Merknad:*

Merknad gjelder gbnr. 168/794. Stiller seg kritisk til valg av trase, og peker på at trase langs sjølinjen ville medført at man hadde sluppet å beslaglegge 8 av de 12 boenhetene i borettslaget.

Gangveien som er planlagt her vil forringe den gjenværende eiendommen, og det foreslår at gangveien kan etableres på andre siden av bybanetraseen slik at man ikke griper inn i privat eiendom og unngår sjenanse for eksisterende boliger. Dette vil i tillegg være mer naturlig da gangstien på denne måten vil ligge i tilknytning til planlagt sykkelsti på nedsiden av traseen.

For å redusere støy og sjenanse er det ønskelig med en høyere mur mellom traseen og den aktuelle eiendommen. I tillegg kommer gjenværende boenheter inn under gul støysone og det forventes at det kompenseres med støyreducerende tiltak på selve bygget.

#### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder.

Plassering av gangveien er vurdert på nytt etter høringen. Gangforbindelser til/fra holdeplassen og områder sør/øst for holdeplassen vurderes som viktige for området. Flytting av gangveien til andre side av portalen medfører en større konstruksjon med vesentlige negative visuelle konsekvenser for området, og er ikke anbefalt. Bredden på gangveien på østsiden av tunnelportalen er revurdert med tanke på inngrep i terreng, sikt for Bybanen inn mot holdeplassen, og drift og vedlikehold. Etter revurderingen er planen justert. Det er i planen foreslått at gangforbindelsen opparbeides som turvei og at bredden reduseres noe.

Utforming av portalområdene vil ta hensyn til kulturmiljøet i Amalie Skrams vei og konsekvenser for naboer. Det visuelle inntrykket av portalkonstruksjon vil minimeres mest mulig. Nøyaktig høyde og utforming av muren vil bli fastsatt i prosjekteringsfasen. Merknaden følges saken videre.

## Ole Egil Størkson

Dok.nr. DS2-59, 08.12.2022

### *Merknad:*

Merknad gjelder stoppene ved Sandviken kirke og Sandbrogaten. Ingen av disse stoppene har god dekning i forhold til beboere og lignende i strøkene Ladegården og Hødden/Eidemarken/Skansen.

Det foreslår å legge et alternativt stopp til Grensegrænden i Ladegården hvor Frelsesarmeen holder til i både Hans Hauges gt 1 og Ladegården 8A. Ingen av disse byggene har antikvariske verdier og passer ikke arkitektonisk inn i strøket.

### *Fagetatens kommentar:*

Flere ulike traséer og plassering for holdeplasser i Sandviken ble vurdert i tilleggsutredning for Sandviken fra 2018. En holdeplass i området ved Ladegården 8A / Hans Hauges gate 1 vil ligge tett på holdeplass i Sandbrogaten, og langt fra holdeplass i Amalie Skrams vei, med dårligere dekning av området imellom, inklusive fremtidig byutviklingsområde på Kristiansholm.

## Strandens grend velforening

Dok.nr. DS2-63, 17.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden er positiv til planforslaget, og ramser opp en rekke ulike fordeler utbyggingen vil medføre. Det forventes at barn, unge og eldre blir spesielt hensyntatt under utbyggingsfasen, særlig rundt Stemmemyren idrettsanlegg, Hellen skole og Rothaugen skole.

### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

## Einar Martinussen

Dok.nr. DS2-64, 18.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder bybane i tunell. Planforslaget vil være meget negativt for Sandviken og de kulturhistoriske verdiene her. Det bør etableres stopp i fjellmassivet mellom Sandviken Sykehus og Hatleberg studentboliger. Er stopp her vil betjene Sandviken Sykehus, Gamle Bergen, studentboliger, Norges Handels Høyskole, Stemmemyren idrettsplass og mulig Røde kors sykehjem.

### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder.

Det er gjort grundige vurderinger omkring Sandviken og de kulturhistoriske verdiene i dette området. Sandviken sykehus og Gamle Bergen dekkes veldig godt av bybaneholdeplassen som er lokalisert mellom disse. Området ved NHH, Stemmemyren og Hatleberg dekkes godt av den planlagte bybaneholdeplassen i dagen ved NHH. For øvrig vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Stein Hustveit

Dok.nr. DS2-65, 18.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden anmoder om befarings- og utarbeidelse av tilstandsrapport av gbnr. 168/558, Prahls vei 40. Eventuelle sprengningsarbeider vil kunne påvirke eksisterende bebyggelse, og grunnfjellet under eiendommen er av forholdsvis dårlig kvalitet.

### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering. Man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen. Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

## Eirik Kjelby

Dok.nr. DS2-66, 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder risiko knyttet til rystelser ved sprengningsarbeidet for eiendommen Aad Gjelles gate 22. Et tidligere eksempel i området trekkes frem, hvor en tunnellsprengning førte til store materielle skader.

Det foreslås at alternativet med bybane som dagløsning i Sjøgaten igjen vurderes.

Dersom tunnellsprengning skal realiseres ønskes en detaljert plan for at arbeidet gjennomføres med minimale sprengningsvolum for å redusere rystelser i området.

### *Fagetatens kommentar:*

Denne reguleringsplanen følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planen i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Når det gjelder rystelser osv. i forbindelse med sprengningsarbeider, vil dette innspillet følge saken videre, og man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen. Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

Merknaden tas til orientering.

## Sandviksveien borettslag

Dok.nr. DS2-67, 19.12.2022

### *Merknad:*

1. Borettslaget er bekymret for beslagleggelse av de få utearealene de har, som følge av bybanens utbygging.
2. Det er ønskelig at utearealene i stor grad opprettholdes, samt at eksproprierte arealer får estetisk og grønn utforming.
3. Den planlagte gangveien vil føre til sjenerende innsyn. Det foreslås å etablere beplantning som kan ha en skjermende effekt.

4. Borettslaget er bekymret for parkeringssituasjonen etter bybanen er etablert. Blant annet har de parkeringsplasser forbeholdt hjemmesykepleie. Investeringer gjort ved parkeringsplassene vil også bli verdiløse som følge av planene. Det er et minimumskrav at beboerne sikres parkeringsplasser for privatbil.
5. Støytiltak bør etableres.
6. Den 8 meter høye muren vil være sjenerende. Dersom muren utformes med estetiske hensyn, vil dette kunne veie opp.
7. Det er usikkert hvilke hensyn som er tatt i forhold til trafiksikkerhet i planen.
8. Det er uklart hvordan tilkomst til borettslaget er ivaretatt under anleggsperioden. Drift og vedlikehold av vegen ovenfor borettslaget må være offentlig ansvar, siden den vil oppleve økt trafikk som følge av tiltaket.
9. Det aksepteres ikke at kjøreledninger festes til byggene i borettslaget.

*Fagetatens kommentar:*

1. Det er i planen vist både permanent og midlertidig grunnavståelse på borettslagets eiendom. Permanent avståelse er nødvendig for å etablere gang- og kjøretilkomst til borettslaget og andre boligbygg nordover. Bredde på gang- og kjøretilkomst blir omtrent de samme som dagens situasjon. Det er også nødvendig med grunnavståelse for gangvei til bybaneholdeplass, se punkt 3 under. De midlertidige grunnavståelsene er for å muliggjøre anleggsarbeid for etableringen av tiltakene.
2. Grøntområder i tilknytning til blokkene vil bestå, eller bli opparbeidet etter at anleggsfasen er avsluttet.
3. Planen er endret for å redusere arealet som reguleres til offentlig gangvei, med mer avstand fra bygningsfasadene. Endringen er vist på oppdatert plankart og i vedlegg G2. Beplantning på offentlig grunn vurderes i prosjekteringsfasen.
4. 5 parkeringsplasser på sørsiden av nr. 50-52 utgår som konsekvens av etablering av gangvei til holdeplassen. Flateparkering mellom 50-52 og 46-48 blir utilgjengelig i anleggsfasen, men re-etableres etter at arbeidet i dette området er ferdig.
5. Støytiltak vurderes jf. bestemmelser om støy i anleggsfasen og i permanent situasjon.
6. Utforming av mur detaljeres i prosjekteringsfasen
7. Ved utarbeidelsen av planforslaget er det lagt stor vekt på å ivareta trafiksikkerhet.
8. Tilkomst vil sikres i hele anleggsperioden.
9. Løsning for kjøreledninger vurderes nærmere i prosjekteringsfasen.

## Gunn Mikkelsen

Dok.nr. DS2-71, 19.12.2022

*Merknad:*

Merknad knyttet til tap av parkering i Amalie Skrams vei 48. Beboere i borettslaget har investert i ladestasjoner som vil gå tapt i planforslaget. Grøntareal og sosiale møteplasser vil også gå tapt i tiltaket.

*Fagetatens kommentar:*

Parkeringsplassene mellom blokkene Amalie Skrams vei 46/48 og 50/52 berøres kun i anleggsfasen. Det vises til merknad nr. 67 fra Sandviksveien borettslag.

## Ellen Sandberg

Dok.nr. DS2-72, 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder bekymringer for støy ved tunnelåpning. Det foreslås å etablere lav og tett beplantning som kan dempe støy uten å redusere solforholdene.

### *Fagetatens kommentar:*

Støyyvurderinger blir oppdatert i prosjekteringsfasen. Avbøtende tiltak vurderes og evt behov for lokale støyskjerming skal konkretiseres før byggestart. Lokale tiltak skal være et tilbud til aktuelle eiendommer.. Beplantning har begrenset støydempende effekt, men kan bøte på det visuelle inntrykket. Merknad følger saken videre.

## Askjell Utaaker

Dok.nr. DS2-73, 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder bekymringer for støy ved tunnelåpning. Det foreslås å legge lokk over tunnel i nord. Alternativt kan støyskjermer benyttes. Det bør undersøkes om trærne over tunnelen tåler arbeid med ny tunnel.

### *Fagetatens kommentar:*

Lokk over tunnel i nord i Amalie Skrams vei er ikke en del av planforslaget. Boligbygg skal vurderes for lokale støytiltak i byggeplan, se merknad 72 over.

## Gitte Helene Bastiansen

Dok.nr. DS2-74, 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder området rundt bybanestoppet i Amalie Skrams vei. Mye av grøntarealet vil forsvinne i planforslaget. Det foreslås å beplante støttemuren. Det er mange barn som leker i området, og det bør legges til rette for videre lek i området gjennom planen.

Det bes om at støyskjerming legges inn i planbeskrivelsen, vest for bybanestoppet i Amalie Skrams vei.

### *Fagetatens kommentar:*

Enkelte grøntarealer blir beslaglagt i anleggsfasen. Disse blir opparbeidet igjen etter at anleggsarbeid er ferdig, i henhold til planens vilkår. Planlagte støttemurer kan beplantes i den grad dette er praktisk mulig og tjenlig for å fylle et formål.

Merknaden tas til orientering, og dette innspillet vil følge saken videre. Man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen.

## Tom Nilsen

Dok.nr. DS2-75, 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknad gjelder stoppet på Amalie Skrams vei. Stoppet vil forringe et ellers rolig nabolag, og vil kunne medføre støy, helseplager og økonomisk tap.

Det foreslås å legge bybane i tunell.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Den framtidige løsningen for Amalie Skrams vei vil fjerne dagens biltrafikk og parkering, og tilføre området positive kvaliteter. Med bybaneholdeplass vil området også få svært forbedret kollektivbetjening og -tilgang. For ytterligere detaljer om området rundt Amalie Skrams vei med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotat og planbeskrivelsen som mer konkret og detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Arne Rebnord

Dok.nr. DS2-77, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknaden gjelder området rundt Amalie Skrams vei og Sandviksveien borettslag.

Det er viktig at området ivaretar trygg skoleveg for barn før, under og etter tiltaket.

Støyskjermer må etableres og bekostes av bybanen utbygging før arbeidet starter.

Gangveien som planlegges her må i minst mulig grad forstyrre privatrettslige områder til borettslaget.

Støyskjermer og beplantning bør etableres, og det bør tydelig skilles mellom privat og offentlig rom.

Det er viktig med renholdsrutiner av utbygger, hvor blokkene må vaskes.

Borettslaget må beholde parkeringsplasser under og etter utbygging av bybanen. Hvis parkeringsarealene forringes må tilsvarende areal opprettes uten kostnad fra borettslaget. Det foreslås å opprette parkeringshus i området ved siden av Sandviksveien 95.

Tilkomst til Amalie Skrams vei 53 må tilrettelegges slik at farlige situasjoner for gående unngås. I tillegg må det legges til rette for gående/syklende. Det foreslås at planlagt gangvei foran hus nr. 52 og 50 til bybanestopp utgår. Tilkomst til bybanestopp for gående bør legges til område sør for Sandviksveien 95, hvor det er gangveg i dag.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Det vises til fagnotat, støyvurderinger og støykart som følger planforslaget. Støyskjerming er vist der gjeldende støyretningslinjer og –krav overstiges. Parkering for borettslaget vil bli som planforslaget viser. I de tilfeller der man ikke finner plass til det samme antall parkeringsplasser som i dag, er dette en sak som tas opp i grunnforhandlinger og grunnverv. Det skal lages en plan for støy, støv, strukturlyd og vibrasjoner i anleggsfasen. Nødvendig tiltak sikres i anleggsfasen.

Overordnet løsninger for overvannshåndtering er omtalt i teknisk forprosjekt med tilhørende tekniske tegninger. Løsningene detaljeres i prosjekterings- og byggefasen.

## Knut Tveitane

Dok.nr. DS2-78, 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknad er positiv til bybane. Ønskelig at større del av strekningen legges i dagen, da dette kan gi lavere kostnader. Ekstra inngangsparti ved Görbitzgate er antagelig ikke behov for siden det er liten avstand til inngangen ved Sandvikskirken.

### *Fagetatens kommentar:*

Inngangen ved Görbitz gate til Sandvikskirken bybaneholdeplass er tatt ut av planforslaget etter offentlig ettersyn. For øvrig tas merknaden til orientering.

## Sandviksveien borettslag

Dok.nr. DS2-79, 20.12.2022

### *Merknad:*

Det foreslås at bybanen legges i tunell under Amalie Skrams veg. I tillegg foreslås det større funksjonelle endringer i området, som bl.a. garasjeanlegg med bydelspark på taket.

### *Fagetatens kommentar:*

Femten ulike trasévarianter i Amalie Skrams vei ble vurdert i skissefasen. Et alternativ som ligner forslag fra borettslaget, med banen i kulvert ca. 7m under Amalie Skrams vei, ble vurdert.

Fordel med en lav løsning er at Amalie Skrams kan stort sett beholde dagens funksjon som lokalvei, og tilkomst til lamellblokkene langs Sandviksveien løses slik at den er i dag gjennom alléen foran Brødretomten. Holdeplassen ligger lavere og dermed enklere å løse universell utformet tilkomst fra vest(sjø)-siden.

Ulempen er at holdeplassen blir lite synlig, og vanskeligere å løse tilkomst fra øst-siden. Alternativet kreves midtstilt plattform med trapper og ramper ned fra opp-siden, med flere innganger for å komme til plattformene. Det vil ikke være mulig å krysse spor i plan i kulvert/ tunnel.

Banetrasé i sør og i nord i Amalie Skrams vei er lite fleksibel på grunn av overdekning, grunnforhold og i nord andre eksisterende tunneler. Det er derfor mest sannsynlig at to firemannsboliger i sør må rives også med borettslagets forslag. I nord blir det mindre avstand til eksisterende tunneler, noe som medfører økte kostnader.

Behov for anleggsareal/ innløsning av eiendommer i nord er uendret med borettslagets forslag.

Med bakgrunn i dette ble alternativet med banetrase under Amalie Skrams vei ikke anbefalt.

## Sameiet Görbitzgate

Dok.nr. DS2-81, 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknad bekymret for setningsskader på den verneverdige trehusbebyggelsen rundt Görbitz gate. Det vises bl.a. til flomkatastrofen i 1936 når Muleelven gravde nytt elveløp og andre hendelser hvor setningsskader har medført store ødeleggelser.

Tiltaket vil medføre verditap på boliger og redusert bokvalitet over lengre tid.

*Fagetatens kommentar:*

Inngangen ved Görbitz gate til Sandvikskirken bybaneholdeplass er tatt ut av planforslaget etter offentlig ettersyn.

Når det gjelder rystelser osv. i forbindelse med sprengningsarbeider, vil dette innspillet følge saken videre, og man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen. Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

For øvrig tas merknaden til orientering.

## Beboergruppen i Sandviken

Dok.nr. DS2-83, 20.12.2022

*Merknad:*

Fagrapportene fra 2018 peker på at dagløsning er best og billigst. Likevel ble alternativ for tunell i Sandviken valgt. Det pekes på at dette er en saksbehandlingsfeil.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers vises det til fagnotatene som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Hanna Elise Schnelle

Dok.nr. DS2-84, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknad er bekymret for redusert bokkvalitet som følger av støy. Det bes om at vinduer i Amalie Skrams vei 54 isoleres mot støy og støv i forbindelse med anleggsperioden. Det bes også om at banetraseen støyisoleres ved tunnelåpning og fra tunnel mot holdeplassen i Amalie Skrams vei.

Muren som er planlagt utenfor boligen bør beplantes langs hele muren.

Parkeringsplassene for beboere foran Amalie Skrams vei 52 ønskes bevart.

*Fagetatens kommentar:*

Løsningen i dette planforslaget for området ved og rundt Amalie Skrams vei vil fjerne dagens biltrafikk og parkering, og tilføre området positive kvaliteter. Med bybaneholdeplass vil området også få svært forbedret kollektivbetjening og -tilgang.

Parkeringsplassene mellom blokkene Amalie Skrams vei 46/48 og 50/52 berøres ikke av planforslaget. Støy er nøye vurdert i planarbeidet, og det vises til fagnotat, støyvurderinger og støykart som følger planforslaget. Støyskjerming er vist der gjeldende støyretningslinjer og -krav overstiges.

For ytterligere detaljer om området rundt Amalie Skrams vei med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotat som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort. Man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen.

Merknaden tas til orientering.



## Katja Jansen Fredriksen og Tore Fredriksen

Dok.nr. DS2-85, 19.12.2022

### *Merknad:*

Aad Gjelles gate 25 (Gbnr 168/648) og Kirkegaten 14 (Gbnr 168/487) er vernet. Det bes om at det foretas en befaring for å dokumentere bygårdenes bygningsmasse før og etter oppstart av planarbeid. Det bes også om måling og overvåkning av eventuelle ristnings- og setningsskader før, under og etter arbeidet med bybanen er ferdig.

Det er viktig at sprengningsarbeid ikke pågår om kvelden og i helger, og at tilkomst til begge bygninger holdes fri av hensyn til beboere.

Det er ønskelig at barnelekeplassen ved Sandviken Kirke bevares eller eventuelt flyttes.

Sikkerhet for brukere av den underjordiske holdeplassen bør tas hensyn til. God belysning, kameraovervåkning eller vakthold bør vurderes for å hindre uønsket aktivitet her.

### *Fagetatens kommentar:*

Når det gjelder rystelser osv. i forbindelse med sprengningsarbeider, vil dette innspillet følge saken videre, og man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen. Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

Lekeplassen ved Sandvikskirken vil bli erstattet med et torg der det legges til rette for lek, samt at grøntområdet ovenfor dette torget og bak kirken legges til rette for frilek. For ytterligere detaljer med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotat som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

Merknaden er tatt til orientering.

## Kari Vik

Dok.nr. DS2-86, 20.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden gjelder Sandviksveien borettslag, som ligger like nedenfor bybanestoppet i Amalie Skrams Vei. Borettslaget vil miste mye grøntareal i utbyggingen, og det er ønskelig at det opparbeides et velstelt grøntareal.

Ønskelig med redusert innsyn. Planting av busker og trær vil kunne hjelpe med dette. I tillegg bes det om å få egne illustrasjoner og å ha dialog om utforming av støyskjerm.

Grøntarealet utenfor boligen er lagt ut som offentlig areal i planforslaget. Det bes om at eierskapet for dette grøntarealet blir en del av borettslaget. Det er også ønskelig med et lyd- og siktsikret skille mellom offentlig gangveg og privat grøntområde her, og at det etableres en port.

Mur mot Amalie Skrams Vei ønskes utarbeidet som natursteinsmur med tilpasset størrelse og beplantning.

Kjøreledning ønskes ikke montert i husfasaden, da dette kan gi støy.

Borettslaget har vært plaget med store mengder vann i perioder med mye regn. Det bes om at overvann hensyntas gjennom hele perioden, og at det fungerer optimalt ved ferdigstilling.

Det bes om erstatning for parkeringsplasser som går tapt og om dette ikke er mulig må det legges til rette for dette utenfor planområdet. Det er bekymringer knyttet til hvordan hjemmesykepleie, besøkende og fastboende skal få tilgang til boligene i borettslaget.

Det skaper bekymring at store deler av eiendommen beslaglegges i anleggsfasen. Hvilken type aktivitet som skjer innen dette arealet bør avklares.

Ønskelig å komme i dialog med kommune for å eventuelt kunne kjøpes ut fra leilighet. Det stilles spørsmål om eventuelt verditap på leilighet under anleggsfasen vil bli kompensert.

Omsyn til beboere under anleggsfasen og prøvekjøring må tas på alvor. Det pekes på tidligere erfaring med støy og støv i slike faser.

Barn og unge må ha tilgang til trygge skoleveier under hele prosessen.

#### *Fagetatens kommentar:*

Planen er endret for å redusere areal regulert til offentlig rundt borettslaget. Detaljutforming av murer og landskap tas opp i prosjekteringsfasen.

Reguleringsplanen sikrer at kjøreledninger kan festes til bygninger langs bybanetraseen. Behovet vurderes i prosjekteringsfasen.

Tiltak for å forbedre kapasitet i overvannssystemet er inkludert i planforslaget. Det vises til Teknisk forprosjekt for detaljer.

Det vises ellers til merknad nr. 67 fra Sandviksveien borettslag.

## **Knut Øvrebø**

Dok.nr. DS2-87, 20.12.2022

#### *Merknad:*

Innspill til delstrekning 2 er i stor grad basert på innspill til delstrekning 1.

Stiller spørsmål til om det er gjort god nok konsekvensutredning av utfordringer med batteribrann inne i de lange tunellene.

Tanken om å benytte dagens motorveitunnel til bybane og gang/sykkelvei i ett løp og lokal vei i det andre, fremstår som en god løsning.

#### *Fagetatens kommentar:*

Merknad tas til orientering. Se ellers kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050, samt kommentar til merknad under fellesdelen.

## **Joar Grindheim og Herdis Brunborg**

Dok.nr. DS2-88, 20.12.2022

#### *Merknad:*

Avbøtende tiltak for å minke belastning av økt biltrafikkmengde i Sandviksveien må innarbeides i planen.

Gode fortau og trygge overganger må på plass langs Sandviksveien.

Bybanestoppet ved Sandvikskirken bør ha to anvendelig plasserte innganger.

Må etableres støyreducerende tiltak i anleggsfasen.

Må undersøke fare for setningsskader for verneverdige hus som kan bli berørt av tiltaket.

*Fagetatens kommentar:*

Økt trafikkmengde i Sandviksveien, og forslag til avbøtende/fartsdempende tiltak for dette er behandlet i Trafikkplan sentrum, og er omtalt der, se [Bergen kommune - Trafikkplan sentrum](#).

Sandviksveien utenfor nr. 85 og 87 vil få vesentlig bredere fortau enn i dag. Langs Reperbanen vil det også bli et bredere fortau enn i dag. Inngangen ved Görbitz gate til Sandvikskirken bybaneholdeplass er tatt ut av planforslaget etter offentlig ettersyn.

Støy i anleggsfasen vil bli håndtert etter gjeldende regelverk. Når det gjelder rystelser osv. i forbindelse med sprengningsarbeider, skal det gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene. Dette innspillet vil følge saken videre, og man vil komme mer detaljert tilbake til disse temaene i prosjekterings- og byggefasen.

## Jørgen Borthen

Dok.nr. DS2-89, 20.12.2022

*Merknad:*

Merknad ønsker endring for veg adkomst til Munkebotn 16, og argumenterer for at dette vil gi en billigere løsning.

*Fagetatens kommentar:*

Plankart er endret, slik at adkomstvegen flyttes mot nord. Adkomstvegen reguleres som felles privat vei.

## Arne Sælen

Dok.nr. DS2-82, 91, 108 og 137. 20.12.2022.

*Merknad:*

Merknad påpeker at planforslaget ikke er i tråd med mål og prinsipper for Bybanen. Merknad har også kommentar til følgende:

- Stoppet ved Sandvikskirken er lite tilgjengelig og anslag for reisende fra underjordisk stasjon er for høyt.
- Det mangler flomvurderinger, avrenningslinjer for overvann.
- Det mangler kantstein mellom kjørefelt og fortau i Sandviksveien.
- Det er ikke behov for torg i Amalie Skrams vei (utforming av gangareal skal være av høy kvalitet og egnet for opphold)
- Støyberegning av masseuttak fra veg- og banetunnellene i Sandviken må beregnes og avbøtende tiltak iverksettes.
- Merknad påpeker at finnes et rikt artsdiversitet i skråningen rundt bybanetraseen. Det bes om at rapport for biologisk mangfold utarbeides
- Det må utarbeides beregning for overvann fra Sandviksfjellet til Byfjorden.

Det pekes på flere avsnitt i planbeskrivelsen som beskriver negative konsekvenser dagens trase vil få på bl.a. Amalie Skrams vei. Dette brukes som argument for at bybanen bør legges i Sandviksveien. Bybanen langs Sjøgaten gir en kostnadsbesparende trase til Åsane.

#### *Fagetatens kommentar:*

Fagetaten har utarbeidet reguleringsplanen med utgangspunkt i politisk vedtatt trasé, som innebærer tunnel mellom Sandbrogaten og Amalie Skrams vei.

Planbeskrivelsen gir en utdypning av relevante utredningstema fra konsekvensutredning utført i 2013. Plan- og bygningsetaten har sikret tilstrekkelige vurderinger for aktuelle temaer som er beskrevet i planbeskrivelsen, angående måloppnåelse, kollektivdekning og passasjergrunnlag, samt tiltakets konsekvenser for kulturmiljøet, naturmangfold og andre tema.

Flom og overvannshåndtering er beskrevet i teknisk forprosjekt. Det henvises også til tekniske tegninger som viser foreslått infrastrukturtiltak i området.

Det skal være kantstein mellom vei og fortau i Sandviksveien, ihht. til regelverket.

Støyberegninger for anleggsfasen (inkl. aktiviteter knyttet til steinuttak) utføres i prosjekteringsfasen, og nødvendige tiltak fastsettes. Tiltak skal være på plass før oppstart av anleggsarbeid.

## Åslaug Ommundsen

Dok.nr. DS2-92, 20.12.2022

#### *Merknad:*

Merknad med bekymringer for kulturmiljøet og enkelte kulturminner langs Amalie Skrams vei.

Forslår at man går tilbake til traseen langs Sjøgaten, og legger frem en rekke argument som underbygger dette.

#### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering. Planforslaget forholder seg til vedtatt trasé. For ytterligere detaljer med hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, vises det til fagnotatet som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

## Øyjorden Velforening

Dok.nr. DS2-93, 21.12.2022

#### *Merknad:*

Positiv til bybaneutbygging.

#### *Fagetatens kommentar:*

Merknad tas til orientering.

## FAU, Krohnengen og Eventyrskogen skole

Dok.nr. DS2-94, 19.12.2022

#### *Merknad:*

Understreker viktigheten av trygg skolevei gjennom hele prosessen.

Anleggsarbeid bør helst skje i undervisningstiden. Det bes om at dette tas inn i bestemmelsene. Det bes også om en bestemmelse som sier noe om dialog med skolens ledere og FAU for egnet koordinering.

Det forventes at etablerte gang- og sykkelruter blir ivaretatt og kan brukes også under anleggsfasen.

*Fagetatens kommentar:*

Anleggsarbeid vil hovedsakelig foregå i normal arbeidstid. Trafikksikkerhet, skolevei og gangforbindelser for skolebarn vil ha spesielt fokus når anleggsgjennomføringen planlegges, og faseplaner utarbeides. Dersom en forbindelse må stenges, vil det bli etablert og skiltet en alternativ gangforbindelse. Berørte parter og naboer vil få en kontaktperson i Bybanen Utbygging som koordinerer informasjon mellom utbygger og berørte parter, også skole/barnehage. Skolen og nærboende mottar nærmere informasjon før utførelse.

Tiltaksplan for støy, støv og vibrasjoner i anleggsfasen utarbeides i prosjekteringsfasen, og tiltak skal være på plass før arbeider i området starter opp.

## Sameiet Kirkegaten 1B og Bjørg Kocbach

Dok.nr. DS2-95, 21.12.2022

*Merknad:*

Ønsker at det tas stilling til hvordan området foran Kirkegaten 1B endres. Det er per i dag et område som har et privat preg, og som brukes flittig av beboerne i sameiet.

Man er bekymret for setningskkader, samt støy, svevestøv og framkommelighet i anleggsperioden.

Det poengteres at det er viktig å ivareta rekreasjonsområder og lekeområder.

Merknadsstiller ønsker at kommunen går for alternativ 1 når det gjelder stoppet til Sandvikskirken.

*Fagetatens kommentar:*

Kirkegaten 1B og nabobyggene 1 og 1C vender mot det fremtidige torgområdet ved Sandvikskirken. Arealet foran disse husene skal opprettholdes som offentlig gangforbindelse mellom Kirkegaten og oppgradert eksisterende trapp til Prahls vei. Utforming av arealet inn til fasade blir detaljert i prosjekteringsfasen. Eksisterende tilkomst til husene beholdes. Innspillet tas videre i planarbeidet.

Tiltaksplan for støy, støv og vibrasjoner i anleggsfasen utarbeides i prosjekteringsfasen, og tiltak skal være på plass før arbeider i området starter opp.

Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

Inngangen i Görbitz gate er tatt ut av planforslaget etter offentlig høring.

## Gjensidigegården AS

Dok.nr. DS2-96, 21.12.2022

*Merknad:*

Bekymret for forhastet planprosess som tilsidesetter kvalitet i planen.

Plankartet viser at fortau og annen veggrunn erstatter areal som i dag brukes som gjesteparkering. Fjerning av disse vil få alvorlige konsekvenser for funksjonaliteten til bygget.

I plankartet ser det ut som det er glemt å legge inn en avkjørsel til Gjensidigegården og de tilgrensende eiendommene som i dag benytter samme kjørevei. I den sammenheng bes det om at plankartet endres slik at det markeres hvor avkjørselen inn til gbnr 168/358.

Det forventes at eiendommen sikres tilkomst til enhver tid gjennom anleggsfasen.

*Fagetatens kommentar:*

Adkomst inn til 168/358 (parkeringskjeller) ligger utenfor denne planens begrensning, og vises derfor ikke. Denne adkomsten beholdes som i dag. Adkomst til eiendommen 168/358 og tilgrensende eiendommer mot sør/vest er sikret gjennom veggen o\_SKV4.

Tilkomst til eiendommer som blir berørt av arbeidene, vil bli sikret i hele anleggsfasen.

Området inntil Gjensidigebygget med fortau og kjøreveg er nå tatt ut av planen, og arealbruken her vil derfor ikke endres. Parkering kan derfor bestå og fungere som i dag.

Merknaden tas dermed til følge.

## Sandvikens kulturhistoriske forening

Dok.nr. DS2-98, 20.12.2022

*Merknad:*

Bybanen bør gå i tunell gjennom Indre Sandviken, til forbi Glass-Knag eller til Sandviken sykehus. Eller bør banen graves ned og dekket over på den foreslåtte 300 meter lange strekningen fra Amalie Skrams vei til Brødretomtens nordre eiendomsgrense.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers viser vi til fagnotatene, disse beskriver mer detaljert de valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Aksjonsgruppa E39 ut av Ytre Sandviken

Dok.nr. DS2-99, 21.12.2022

*Merknad:*

Merknad stiller seg positivt til planforslaget.

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

## Anders Haaland

Dok.nr. DS2-100, 20.12.2022

*Merknad:*

Det fremlegges en rekke vurderinger for hvorfor Brødretomten har store verdier og hvordan bybanen vil forringe disse.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Kulturminnet Brødretomten med tilhørende allé er spesielt hensyntatt i planarbeidet. For ytterligere detaljer om området rundt Brødretomten hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, det vises til fagnotat som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Marie Iden

Dok.nr. DS2-103, 21.12.2022

### *Merknad:*

Man er bekymret for setnings-skader, og at verneverdige områder i Sandviken skal forringes. I tillegg uttrykkes bekymring for områdets arkitektur og at Bybanen ikke passer inn i området. Det påpekes uforholdsmessige kostnader i forhold til nytte. Man foreslår utbygging av flere felt i Fløyfjellstunell og elbusser til Åsane.

### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane.

Når det gjelder rystelser, setnings-skader osv. i forbindelse med sprengningsarbeider, vil dette innspillet følge saken videre, og man vil komme mer detaljert tilbake til dette i prosjekterings- og byggefasen. Det skal gjennomføres tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bebyggelse og anlegg langs traséen. Tilstandsvurderingen skal gjennomføres før, under og etter anleggsarbeidene.

Konsekvensene for kulturminner i området Amalie Skrams vei er omtalt i Planbeskrivelsen kap. 7.6.2. Kulturminnedokumentasjon, vedlegg C.8, omtaler bygninger som er foreslått revet.

Merknaden tas til orientering.

## Gerd Lithun

Dok.nr. DS2-104, 21.12.2022

### *Merknad:*

Bybanen i dagens Fløyfjellstunell foreslås. Det påpekes reduksjon av livskvalitet som følge av høye murer, innsyn og reduksjon av grøntarealer. Bybanestoppet bør flyttes nord mot Glassknag.

Innspill til gang- og bilveg bak Sing Sing. Kan biltrafikk til Sandviksveien 95 og borettslagene nordover gå i Sandviksveien fra Sandviken brannstasjon?

Hensyn til barn og unge må tas. Lekeplassen i Munkebotn bør tilbakestilles etter anleggsfasen.

Bekymring for at for stort fokus på fortetting går uforholdsmessig på bekostning av natur- og kulturmiljø.

Spørsmål om buss nr.18 vil fjernes før banen er ferdig utbygd. Mener bybanetraseen vil medføre lengre reise, og at det derfor bør etableres bedre busstilbud.

Bekymring for massedisponering, bør sørge for at massene som legges natur ikke er forurenset eller innehar svartelistearter.

### *Fagetatens kommentar:*

- Planforslag forholder seg til vedtatt trasé. Ulike plasseringer av holdeplass i Amalie Skrams vei ble vurdert i skissefasen. En rekke utfordringer i området er hensyntatt; eksisterende boligstrukturer og beboere, kulturminnet Brødretomten med tilhørende allé, tilkomst til holdeplass og godt byrom i en trang situasjon i bratt terreng, tilkomst til boliger, trafikksikkerhet (kryssing av banetrase), med mer. Det ble vurdert at holdeplass lengre sør på dagstrekningen i Amalie Skrams vei best svarer ut de forholdene som er vurdert.

- Biltrafikk fra sør til Sandviksveien 95 og borettslagene nordover går via Amalie Skrams vei og ny tilkomstvei. Mulig inn- og utkjørsel ved Gjensidigekrysset ble vurdert, men ikke anbefalt, pga. fysisk konflikt med Sandviksveien 95.
- Det vises til fagnotat og planbeskrivelsen ang. barn og unges interesser. Rekreasjonsareal på Munkebotn reetableres etter anleggsfasen er ferdig i området.
- Bybanens forhold til fortettingsstrategi i kommuneplanen ble omtalt i Oppsummeringsrapporten. Bergen sentrum og indre Sandviken er stort sett ferdig utbyggete områder med store kulturminneverdier. I passasjergrunnlag for byggetrinn 5 er fortettingspotensialet først og fremst knyttet til områdene nord for Sandviken.
- Lekeplassen i Munkebotn re-etableres etter anleggsfasen.
- Eksisterende bussruter som må legges om i anleggsfasen vil ta hensyn til fremkommelighet og tilgjengelighet, jf. bestemmelse §6.2.3
- Massedisponering skal være i henhold til gjeldende miljøkrav.

## Sissel Urdal

Dok.nr. DS2-105, 21.12.2022

*Merknad:*

Innhold i merknad tilsvarer merknad nr. 103.

*Fagetatens kommentar:*

Det vises til merknad nr. 103.

## Inger-Marie Lithun

Dok.nr. DS2-107, 21.12.2022

*Merknad:*

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

*Fagetatens kommentar:*

Planforslaget forholder seg til politisk vedtatt trase for Bybanen til Åsane. Ny bruk av utgåtte tunnellop utgjør ikke del av dette prosjektet.

Merknaden tas til orientering.

## Siw-Anita Lien

Dok.nr. DS2-111, 21.12.2022

*Merknad:*

På vegne av FAU. Positiv til plan. FAU Hellen skole ønsker godt samarbeid med Bergen kommune.

*Fagetatens kommentar:*

Merknad tas til orientering.

## Ingebjørg Lithun Norang

Dok.nr. DS2-113, 21.12.2022

*Merknad:*

Naturmangfold:

Asketre i Amalie Skrams vei må bevares med hensynssone.



Det må vurderes om det er flere trær i DS2 som må sikres med hensynssone i plankart og tilhørende reguleringsbestemmelse. Konsekvensene traséen i Sandviken har for naturmangfold er ikke tilstrekkelig belyst i planforslaget og må utredes.

#### Barn og unge:

Det stilles spørsmål ved hvorfor det ikke er gjort tilleggsutredning for konsekvenser for barn og unges oppvekstforhold, med tanke på at planforslaget baserer seg på ny trasé vedtatt i 2018 en trasé som ikke er vurdert som et alternativ i konsekvensutredning?

Hvilket fullverdig erstatningsareal sikrer planforslaget for de lekeareal i og langs Amalie Skrams vei, som går tapt for barn og unge som følge av anleggsfase og ferdigstillelse av bybane?

Planforslaget må sikre fullverdig erstatningslekeareal for barn og unge i Munkebotn i de årene eksisterende lekeplass benyttes som bygg- og anleggsområde. Likeledes må det også sikres et fullverdig erstatningslekeareal for barn og unge i Kirkegaten når lekeplassen der avvikles ved bybanetiltak.

#### Terrenginngrep og grønnstruktur:

Det stilles spørsmål ved om o\_GP7 er egnet som en såkalt lommepark.

Det må sikres avbøtende tiltak som følge av at bokvaliteten i Sandviksveien brl. forringes vesentlig med den nye situasjonen planforslaget gir øst for borettslaget.

#### *Fagetatens kommentar:*

##### Naturmangfold:

Virkninger og konsekvenser for naturmangfold er omtalt i kap. 7.7 i planbeskrivelsen. Bygging av tunnelportal, teknisk bygg for likeretter og ombygging av tilkomst vei til Amalie Skrams vei til Wilhelmineborg borettslag og 35-37 borettslaget kommer i konflikt med asketreet. Det er mest sannsynlig ikke mulig å bevare treet.

Eksisterende trær i Brødretomten-alleen og på sør-siden av Sandvikskirken er sikret i planbestemmelser/ hensynssoner. Lindetrær langs med og nær Amalie Skrams vei forventes å kunne sikres der de står, evt. ved midlertidig flytting i anleggsfasen. Strategiplanen for bytrær følges opp ved at berørte trær så langt det er mulig erstattes, ivaretas der de står eller flyttes til midlertidig deponi i anleggsfasen.

I tillegg til planbeskrivelsen det vises til konsekvensutredning for Bybanen fra sentrum til Åsane (2013). Tema naturmangfold er omtalt i konsekvensutredningen for trasé i Amalie Skrams vei.

#### Barn og unge:

Konsekvensutredning for traséen ble gjennomført i 2013. I KU 2013 ble barn og unges interesser vurdert som en del av bymiljø og nærmiljø under hvert delområde.

Lekeplass i Munkebotn – anleggsfasen i dette området blir relativt kort. Området blir utilgjengelig under sprengning av tunnelen under og ombygging av Sandviksleitet og atkomstvei til Munkebotn 16. Planen legger til rette for opparbeiding som friområde med nye gangforbindelser og areal for lek, fysisk aktivitet og rekreasjon. Det vises til ny bestemmelse §3.3.6.

Område Sandvikskirken vil ha lengre periode med anleggsarbeid. Grøntareal og torg blir ferdigstilt etter at holdeplassen og teknisk bygg er ferdig bygget. Mulighet for å etablere en midlertidig lekeplass i nærområde følges opp.

I permanent situasjon skal grøntområde bak kirken opparbeides med nye gangforbindelser og lekeelementer. Det vises til oppdaterte bestemmelser, §2.8.1 og 3.3.7.5.

#### Terrenginngrep:

Lommapark vil ha funksjon som snarvei til og fra områdene øst og sør for holdeplass, og vil bidra til forbedret tverrforbindelser. Parkarealet knyttes mot eksisterende lekeplass i Sudmanns vei. Sammen med parkdraget som etableres sør for holdeplassen, gir dette også bedre tilkomst til lekeplassen. Grøntarealer i Amalie Skrams vei sør planlegges i sammenheng for å oppnå gode helhetlige løsninger jf. bestemmelse §3.3.1.1. Utforming detaljeres i prosjekteringsfasen Det vil være viktig å ta hensyn til grensesnitt mot private eiendommer.

## Halvorsens og Thesens aldersbolig

Dok.nr. DS2-114, 21.12.2022

#### *Merknad:*

Gjelder gbnr 168/1295. Store deler av eiendommen erverves i planforslaget. Følgende justeringer er foreslått i merknaden:

1. Det etableres et betongdekke over veien opp fra rundkjøringene som erstatning for tapt tomteareal. Det er mulighet for å gjøre dette iht. Håndbok H400. Det er vedlagt tegninger for hvordan denne kan utformes.
2. Gangvei syd for eiendommen svinges noe lenger syd slik at ikke eiendommen blir ytterligere avskåret.
3. En stor skjæring kommer tett opp i eiendommen. Det bes om geologiske undersøkelser ift. stabilitet og risiko her.

#### *Fagetatens kommentar:*

Forslag fra Halvorsens og Thesens aldersbolig er vurdert av Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten, og svarer på dette med følgende kommentarer:

1. En konstruksjon over vegen vil påføre vegeier økte kostnader til forvaltning og vedlikehold, uavhengig av om konstruksjonen blir privat eller offentlig eid. Det er strenge krav til oppfølging av konstruksjoner, blant annet rutiner for inspeksjoner og vedlikehold, og som ansvarlig for sikkerheten på kjørevegen under, vil kommunen få økte utgifter. Konstruksjonen vil også være visuelt skjemmende, og vil få konsekvenser for kvaliteten på gangforbindelsen fra Øyjordsveien til Helleveien, som da må under 2 konstruksjoner. Dette vil også bidra til å redusere kvaliteten på gangsystemet. En kritisk faktor er at det kan bli behov for vegstenging i forbindelse med fremtidig vedlikehold. Da er det manglende muligheter for omkjøring. Konsekvensen for trafikkavvikling og adkomst til områdene i Øyjorden/Stemmemyren, inkl. utrykning, vil da være betydelige. Dersom reguleringsplanen åpner for å etablere et lokk, må planen også avklare/inneholde en fremtidig tilkomst ved behov for stenging på grunn av konstruksjonen.
2. Gangveien fra Øyjordsveien ned til bybaneholdeplass blir en viktig gangforbindelse mellom bybaneholdeplass og bolig- og studentboligområde øst for NHH. Det er bratt terreng i området og gangveien har i planen en geometri som gir best mulig stigningsforhold. Denne gangveien er allerede bratt, og har 7.7% stigning. Å flytte denne gangveien mot sør vil ytterligere øke stigningen på denne.
3. Geotekniske vurderinger/ undersøkelser gjøres i prosjekteringsfasen. Resultater blir delt med grunneier.

Merknad følges prosjektet videre ang. opparbeiding av uteareal, støyskjerming og koordinering i anleggsfasen.

## Pål Davidsen

Dok.nr. DS2-119, 21.12.2022

### *Merknad:*

Ber om at adkomst fra Munkebotn 12b, til sykkel- og gangvei i det som nå er Åsaneveien, blir re-etablert gjennom en trappeløsning utenpå den muren som Statens Vegvesen i sin tid bygget for å sikre seg deler av Munkebotn til vegareal.

### *Fagetatens kommentar:*

Planbestemmelser er oppdatert for å sikre mulighet for re-etablering av trappetrinn fra private eiendommer til gang- og sykkelvei i Åsaneveien.

Mulig trappeforbindelse ved Munkebotn 12b er vist i illustrasjonsplan.

## Jan Pedersen

Dok.nr. DS2-122, 20.12.2022

### *Merknad:*

Er imot løsning for Gjensidigekrysset, som ikke ivaretar sving til høyre mot sentrum fra Måseskjærveien. Utbyggingsplaner i området vil øke trafikkmengder, og dermed trafikk langs reperbanen med foreslått kryssløsning.

Ønsker at bybanestopp i Amalie Skrams vei fjernes, og at bane går i tunnel forbi Amalie Skrams vei og frem til Sandviken sykehus. Underjordisk stasjon bak Sandvikskirken bør fjernes fra planforslaget.

### *Fagetatens kommentar:*

Det er gjort trafikkberegninger og kapasitetsvurderinger for kryssløsningen. Trafikksikkerhet er prioritert i kryssløsningen. Flere svingebevegelser vurderes som uoversiktlige og reduserer trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter.

Planforslaget følger opp bystyrets trasévedtak, med underjordisk holdeplass ved Sandvikskirken og holdeplass i dagen i Amalie Skrams vei. Bybanen uten disse holdeplassene vil gi dårlig betjening til indre Sandviken.

## Karen Iden

Dok.nr. DS2-124, 21.12.2022

### *Merknad:*

Merknadsstiller ønsker bybane i tunnel.

### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder. Ellers viser vi til fagnotatene, som mer detaljert beskriver de valgene som er gjort.

Merknaden tas til orientering.

## Anne Pihl

Dok.nr. DS2-132, 12.11.2022

### *Merknad:*

Et stopp ved Skutevikstorget er mer tilgjengelig enn stoppet under Sandvikskirken.

### *Fagetatens kommentar:*

Et stopp ved Skutevikstorget vil ligge for nær stoppet i Sandbrogaten, det vil gi dårlig dekning for områdene rundt Sandvikskirken, og er derfor ikke hensiktsmessig.

Merknaden tas til orientering.

## Badr AS

Dok.nr. DS2-134 (og DS2-70), 19.12.2022

### *Merknad:*

Merknaden kommer med forslag til omfattende endringer i planen, prosjektet og de løsninger som er valgt.

### *Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse politiske beslutningene, og innenfor det regelverket som gjelder. Dette innspillet til reguleringsplanen kommer med egne og til dels omfattende endringer av løsninger for delstrekning 2. Det ligger ikke innenfor fagetatens mandat å gå inn på detaljerte vurderinger av de forslag som merknaden innebærer. Vi viser til fagnotat, planbeskrivelsen og øvrig underlag som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort i planarbeidet.

Bro over Vågen er vurdert tidligere, blant annet i flere av bybaneutredningene, og er av ulike årsaker forkastet.

Merknaden tas til orientering.

## Helle Stoltz/ Jan Berger Henriksen

Dok.nr. DS2-136, 20.12.2022

### *Merknad:*

Eiendommen på Sudmanns vei 12 blir delvis ervervet og skal benyttes under anleggsperioden.

- Hva blir sluttresultatet for vår eiendom – blir fjell sprengt vekk? Hva blir overdekningen mellom vår eiendom og tunneltaket? Hvor stor del av eiendommen mister vi varig?
- Blir det bygget/muret/forsterket rundt tunnelåpningen på en slik måte at det berører eller blir synlig fra vår eiendom?
- Vi ønsker å se konkrete planer for hvilken utforming som er tenkt for området umiddelbart utenfor vår eiendom, med høydeforskjeller, fall og helningsgrad.
- Hva skal den midlertidig beslaglagte stripen brukes til? Vil den bli tilbakeført i sammen stand eller vil den bli endret? Vil det bli fjernet masser, vil eksisterende vegetasjon bli ivaretatt?
- Hvordan vil grense mellom vår tomt og kommunal grunn fremstå etter arbeidene er avsluttet? Som en del av løsningen mener vi at det skal etableres tilgang til vår eiendom fra nedsiden, med opparbeidet parkering/garasje.
- Når vil erverv av eiendom bli oppstartet?
- Hva slags priser ser man for seg?

- Når vil det eventuelt bli snakk om ekspropriasjon og hvordan foregår en slik prosess?
- Vil det bli lagt begrensninger

Det uttrykkes bekymring for det gamle huset på eiendommen, samt bokvalitet under anleggsperioden. Det ønskes derfor også informasjon om risiko og ulemper i byggeperioden og hvilke avbøtende tiltak kommunen vil foreslå.

Det ønskes informasjon om hvordan de vil involveres i det videre, etter planen eventuelt vedtas.

#### *Fagetatens kommentar:*

Eiendommen ligger delvis over tunnelen og tunnelportal i Amalie Skrams vei sør. Eiendommen blir berørt i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Hovedarbeider i anleggsfasen er vist i teknisk forprosjekt (Y-tegninger). Fjellpåkutt ligger nær eiendomsgrensen i nord. På eiendommen er det satt av areal til midlertidig anleggsareal (BA7 på plankartet) og permanent erverv som opparbeides til park i permanent situasjon (oGP7 på plankartet). Arealformål o\_GP7 erverves permanent. Midlertidig riggareal BA7 på plankartet er midlertidig erverv og består som en del av eiendommen 168/826 etter at anlegget er ferdig.

Midlertidig riggområder tilbakeføres til opprinnelig formål etter anleggsarbeid er ferdig.

Konsept for utforming av parkareal er vist i illustrasjonsplan. Utforming av parkareal detaljeres i prosjekteringsfasen.

Tunnelmunningen vil ligge lavere enn eiendommen. Opparbeiding av eiendommen etter anleggsfasen kan bidra til skjerming hvis det er behov for det.

Bybanen Utbygging er ansvarlig for grunnerverv. Grunnervervsprosessen kan starte opp etter at reguleringsplaner er vedtatt og finansiering for prosjektet er innvilget. En eventuell opparbeiding av areal til garasje, må spilles inn som et kompensierende tiltak i grunnervervsprosessen.

Bybanen Utbygging tar kontakt med grunneier angående grunnerverv og anleggsfase.

Plan for tiltak mot støy, støv strukturlyd i vibrasjoner i anleggsfasen samt evt. tiltak må være på plass før anleggsarbeider starter. Tilstandsvurdering og plan for sikring av eksisterende bygg må gjennomføres før arbeider starter. Tilstandsvurderinger blir gjennomført før, under og etter arbeider innenfor området.

## Terje Kindt-Lien

Dok.nr. DS2-138, 21.12.2022

#### *Merknad:*

Innsender er negativ til planforslaget. Det trekkes frem at mange beboere vil plages med støy, støv og trafikkplager i en årrekke.

#### *Fagetatens kommentar:*

Tas til orientering. Se ellers kommentar til innspill fra Bergen sentrum 2050.

## Bergen Taxi

Dok.nr. DS2-142, 20.12.2022

#### *Merknad:*

Følgende oppstillingsplasser for taxi ønskes beholdt eller tilpasses utforming av stopp:

- Sandvikskirken, i Ladegårdsgaten v/kryss med Kirkegaten
- NHH, ved Circle K i Helleveien

Her vil det også være viktig å etablere sømløs overgang mellom taxi og bybane.

Trafikken på strekningen vil bli utfordrende i anleggsperioden. Det er viktig at taxi får tilgang til eventuelle kollektivtraseer på lik linje med annen kollektivtransport.

*Fagetatens kommentar:*

Eksisterende taxioppstillingsplasser i Ladegårdsgaten ved Sandvikskirken opprettholdes i planforslaget.

Ombygging av tilkomst til NHH og etablering av bussterminal betyr at dagens taxioppstillingsplasser i Helleveien ved Circle K/ NHH utgår. Flere alternativer har vært vurdert. Illustrasjonsplanen er oppdatert med 2 oppstillingsplasser like ved innkjørsel til bussterminalen. Disse to plassene gir kortest mulig overgang mellom buss/bane og taxi. Det er ikke mulig med flere plasser uten å komme i konflikt med bussdriften ved terminalen.

*Se også kommentarer i fellesdelen av dokumentet.*

## Randi Lucie Gabrielsen

Dok.nr. DS2-90 og 146, 20.12.2022, 11.01.2023

*Merknad:*

**Miljøhensyn:**

Støtter forslag at Fløyfjellstunell som skal tas ut av bruk, bør benyttes som trase.

**Menneskelige hensyn:**

Man slipper mye ekspropriasjon dersom mang går for tunell trase.

**Hensyn til kulturminner:**

Bybanen vil forringe kulturmiljø som f.eks. Brødretomten. I tillegg vil det forstyrre opplevelsen av området.

*Fagetatens kommentar:*

Dette reguleringsplanforslaget følger opp overordnede politiske beslutninger for trase og lokalisering av Bybanen fra Bergen til Åsane. Fagetaten har utformet planforslaget i henhold til disse beslutningene, og innenfor det regelverk som gjelder.

Brødretomten med tilhørende allé er hensyntatt i planarbeidet. For ytterligere detaljer om området rundt Brødretomten hensyn til nærmiljø, kulturmiljø med mer, viser vi til fagnotat og planbeskrivelsen som mer detaljert beskriver de vurderingene og valgene som er gjort i planarbeidet.

Merknaden tas til orientering.

## Syklistforeningen

Dok.nr. DS2-148, 19.12.2022

*Merknad:*

Syklistforeningens merknader til DS2

- Det valgte krysningspunktet før Sandviksveien virker som det beste, men det må sikres at vikepliktsregler ved veien fra rundkjøringen til Kristiansholm blir tydelig markert.
- Den løsningen som planen skisserer ved det ulykkesutsatte Gjensidigekrysset samsvarer i stor grad med Statens vegvesens allerede godkjente reguleringsplan for dette krysset. Løsningen vil være bedre trafiksikkerhetsmessig enn slik det er i dag. Fremkommeligheten for syklende vil derimot reduseres, men med betydelig forventet vekst i biltrafikken i området, pga. pågående og planlagt utbygging, er det trolig nødvendig. Det savnes for øvrig muligheter for syklende til å krysse over veien, og tilrettelagte løsninger for syklende som skal i retning Måseskjæret og videre den veien. Alle syklende skal ikke rett frem i et kryss.
- Det må sikres tilkoblingspunkter mellom sykkelveien og øvre del av Sandviken. I kryss med Sandviksveien mangler det muligheter for syklende å sykle opp Sandviksveien.
- Strekket fra Glass Knag til NHH blir en forbedring for syklistene og fotgjengere. Mener strekningen er underdimensjonert hvis det blir høyere sykkelandel Lønborg og Øyjorden, og en langt større bruk av de mange sykkelstativene ved NHH.
- Det må sikres en passende avstand mellom sykkelvei og trappeløp og porter fra Munkebotn og Jægerbakken/Nye Sandviksvei.

*Innpillet fra Syklistforeningen som er felles for hele prosjektet oppsummeres i felles-delen.*

*Fagetatens kommentar:*

Til delstrekning 2:

- Skilting og oppmerking blir håndtert i detaljerings- og prosjekteringsfasen. Hovedsykkelruten er tilrettelagt for forkjørersrett i krysset ved Kristiansholm.
- Kryssing for syklende over Sandviksvegen må skje i gangfelt ved Gjensidige-bygget.
- Veggen mot Måseskjæret ligger utenfor denne planen. Økt trafikk mot som følge av utbygging av boliger der vil derfor måtte håndteres i framtidige planer for dette området. Veggen mot Måseskjæret er for øvrig så smal at her vil det trolig ikke være mulig å ha annen løsning enn sykling i blandet trafikk.
- Vi har tilrettelagt for koblinger med utgangspunkt i sykkelstrategien. Tilknytning til øvre deler av Sandviken kan blant annet skje på gang- og sykkelbro sør for Glass Knag-krysset.
- Sykkelvegene i planene er dimensjonert for 10% sykkelandel i Bergen kommune. Sykkelandelen i kommunen i dag er ca. 3%.
- I Jægerbakken er det lagt inn fortau mellom trapper/porter og sykkelvei, og det er lagt inn en avstand mellom sykkelvegen og trappeløp som gjenåpnes fra Munkebotn og ned mot hovedsykkelruten.