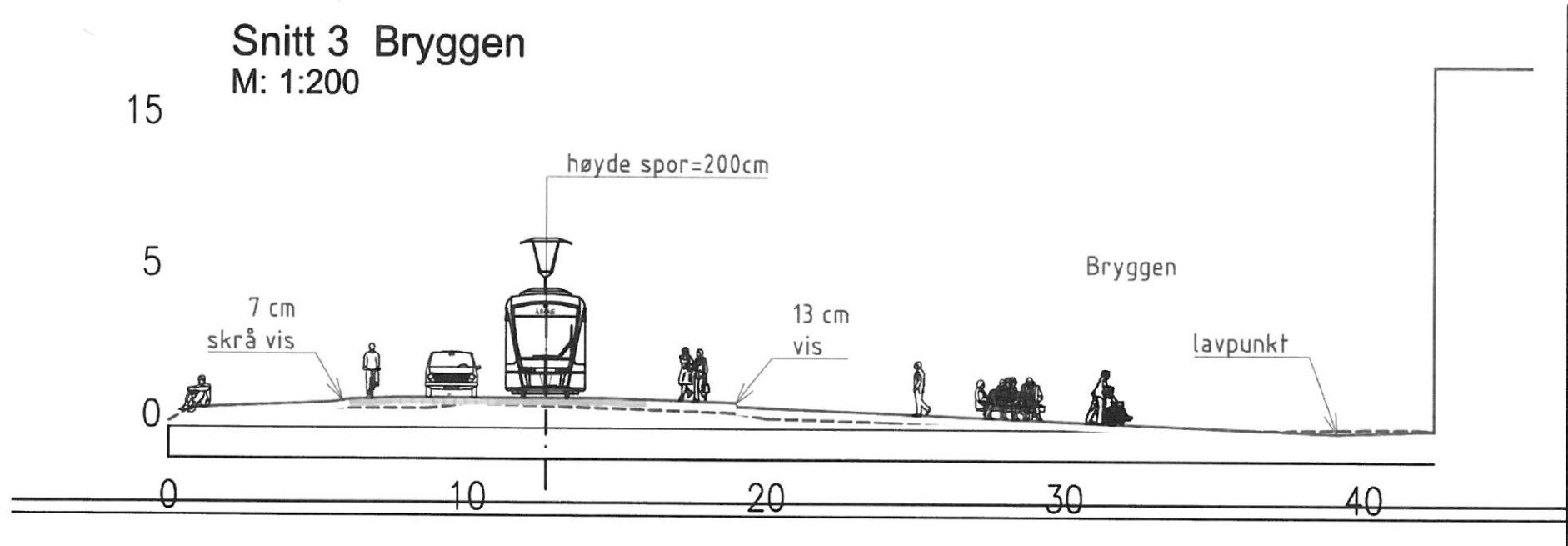


Snitt 3 Bryggen

M: 1:200



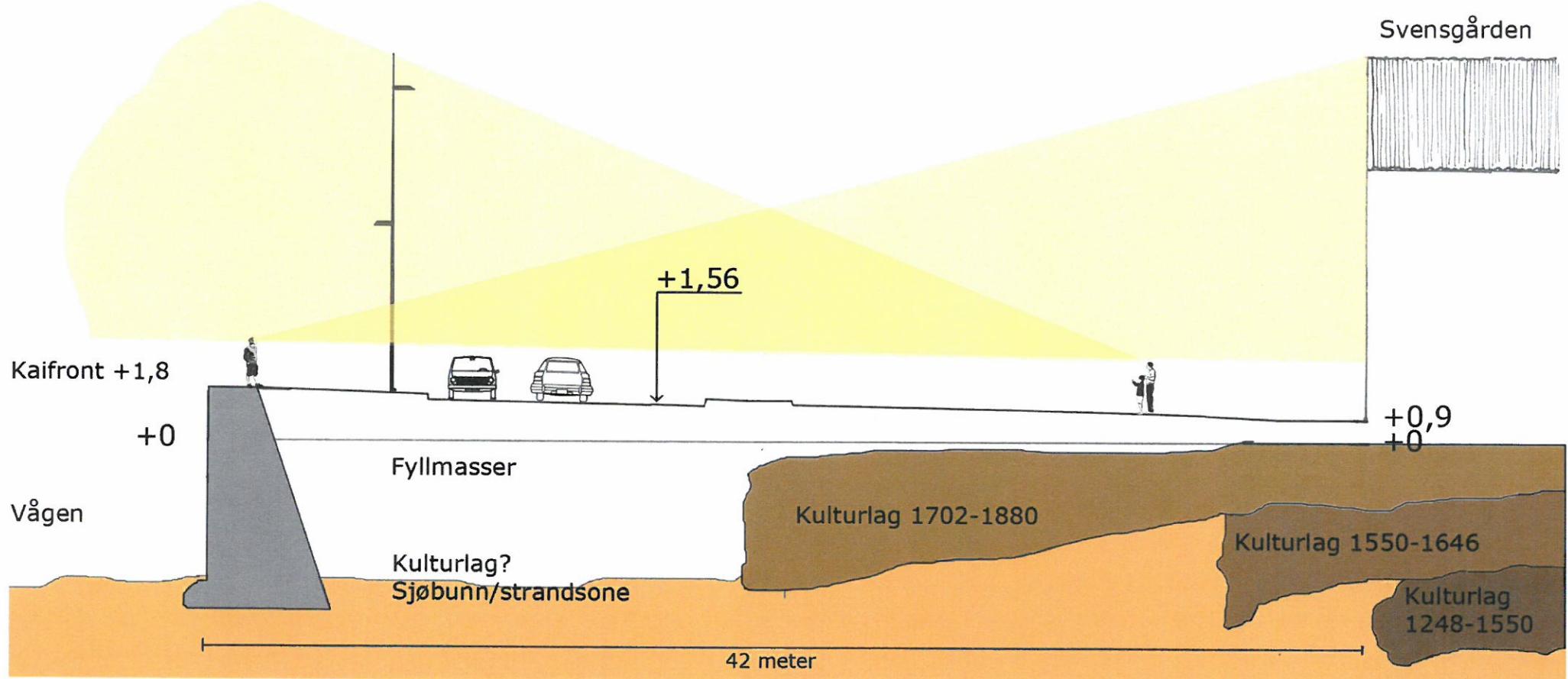
På grunn av økt havnivå og fare for flom er det også sett på løsninger ved å legge banetraseen på 2 meter over havet forbi Bryggen. Traseen må da legges ca 20 cm høyere enn dagens fortau. Tverrsnittet viser at dette kan løses ved å justere tverrfall på begge sider av banetraseen, dette vil gi god fremkommelighet for fotgjengere og ikke bety noe for universell tilgjengelighet eller brukbarhet av kai-, fortaus- eller oppholdsarealer foran bryggen.

Modellsnitt 1:200

Dagens situasjon foran Svensgården

Dagens veibane på kote +1,56 kaifront på kote + 1,80

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff

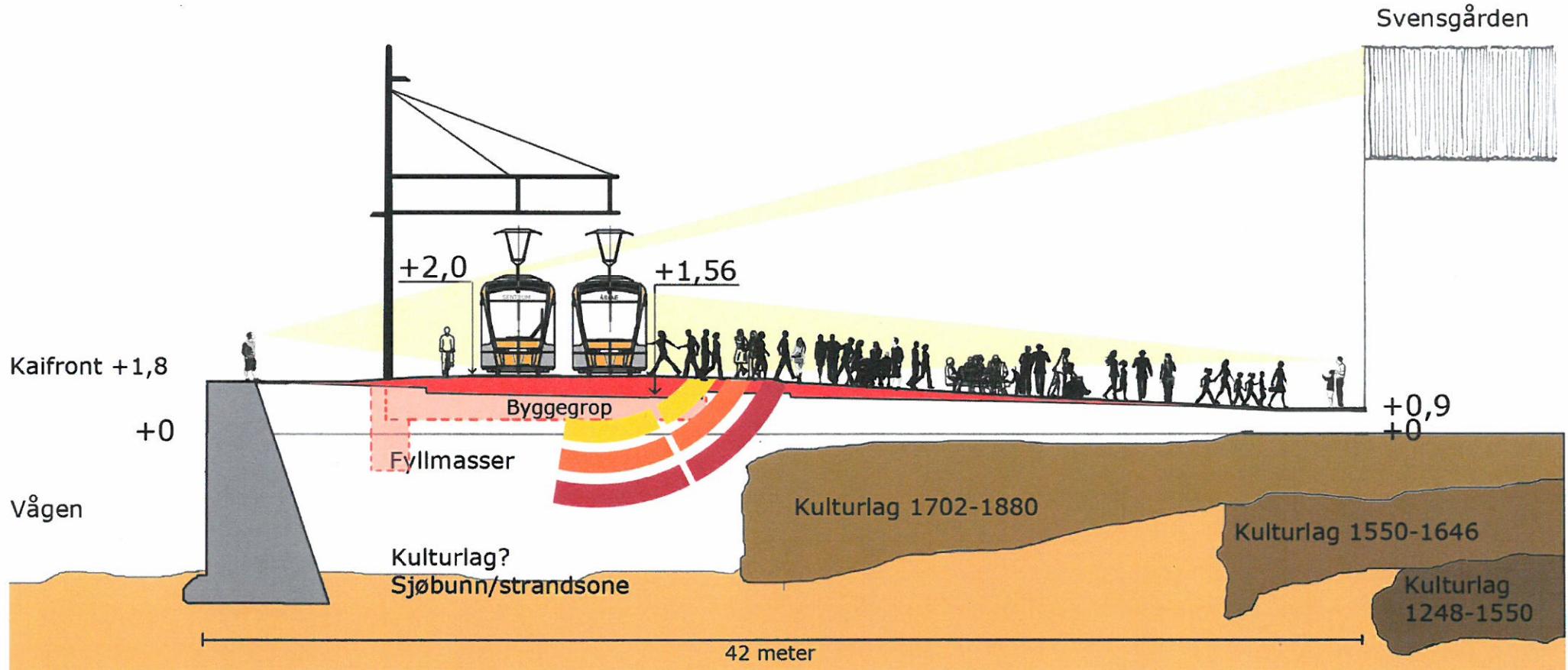


Modellsnitt 1:200

Bybane med to spor og sykkelvei totalt 10 m

Heving av terrenn fra dagens veibane fra kote +1,56 til +2,00 m

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff



Siktlinjer betraktelig redusert

Banelegeme danner stor fysisk og visuell barriere, i dette snittet hevet 0,44 meter fra dagens veibane

Rystelser fare for kulturlagene?

Dominerende master, utforming ikke avgjort

Byggegrop ned til 3 meter

Redusert sikkerhet og bruk av frontarealet for fotgjengere

Ikke inntegnet: Pelefundamenter med betongplater

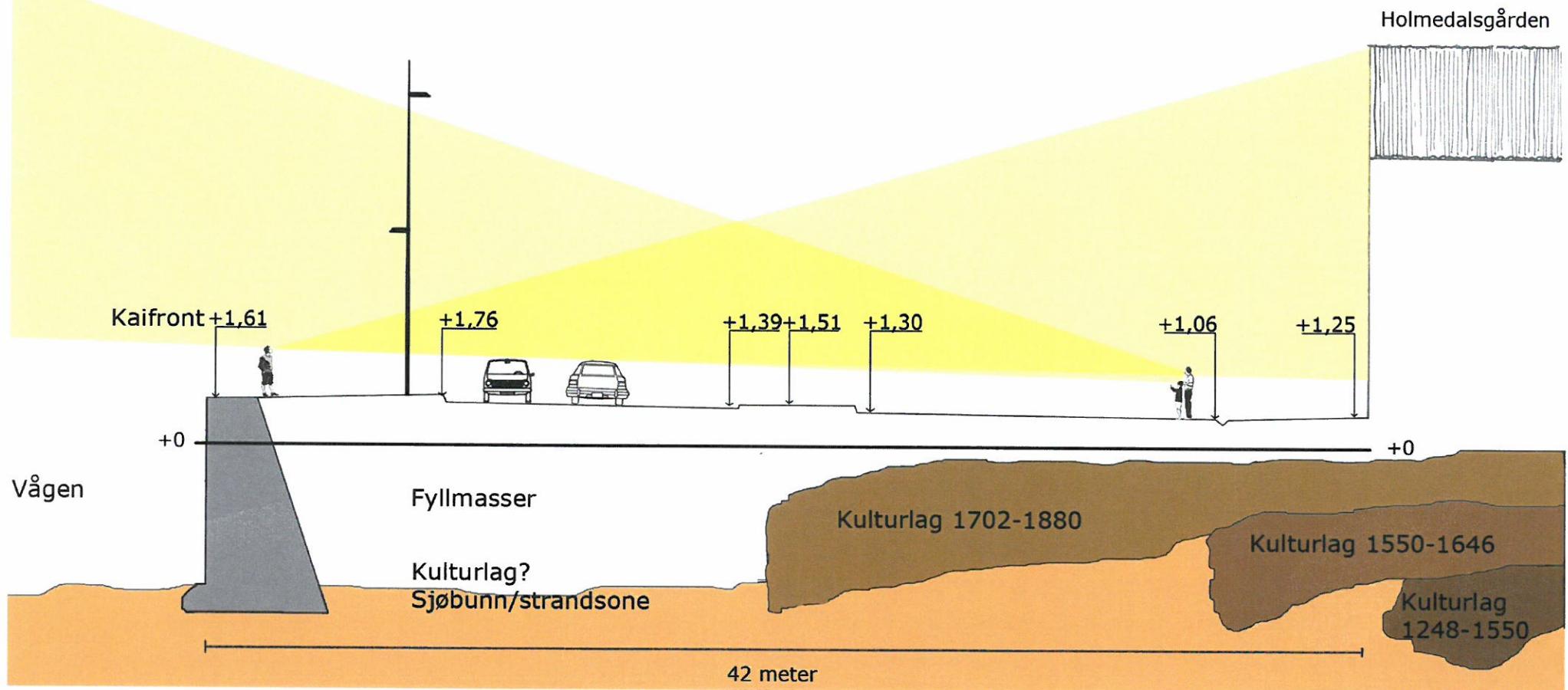
Kulverter og grøfter til rør, kabler og ledninger som må flyttes som følge av anleggelse av trasé

Modellsnitt 1:200

Dagens situasjon foran Holmedalsgården

Dagens veibane på kote + 1,39 kaifront på + 1,61 m

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff

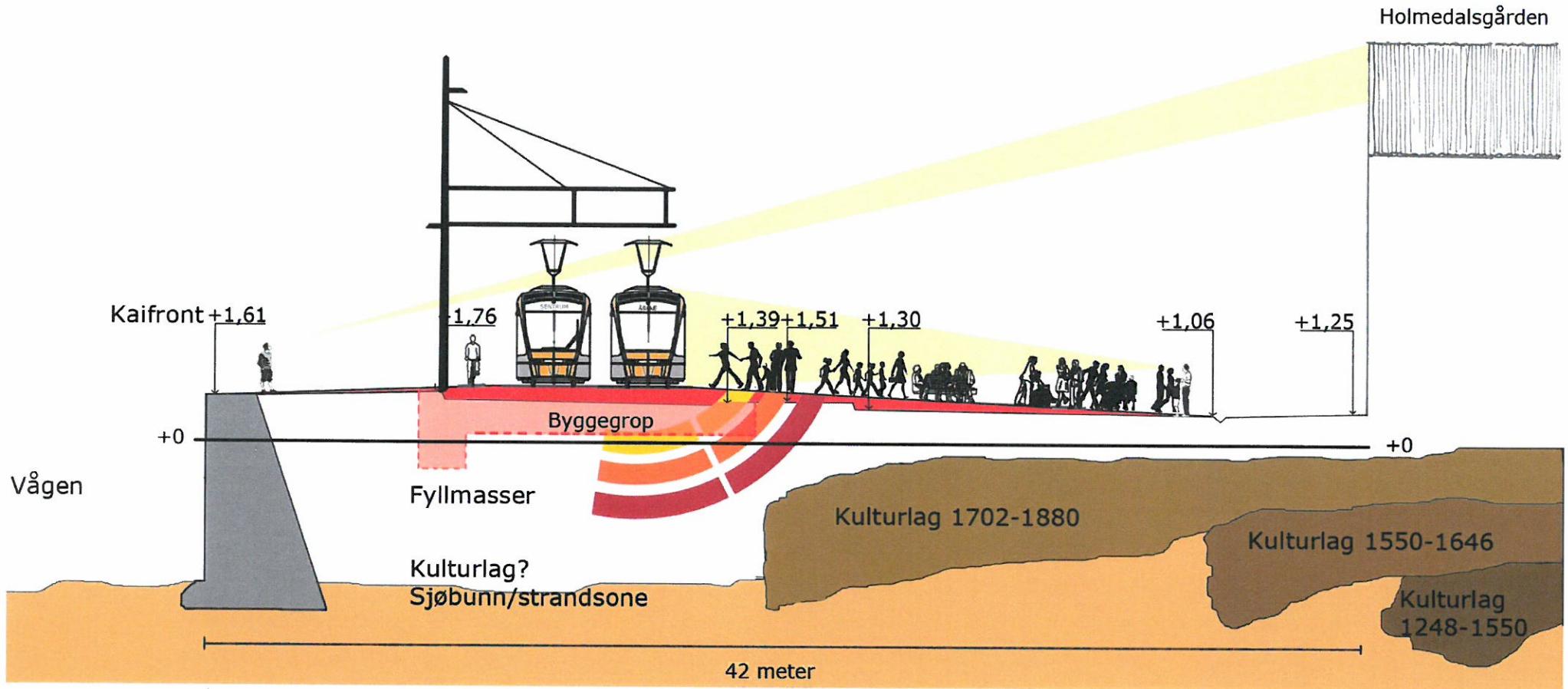


Modellsnitt 1:200

Bybane med to spor og sykkelvei totalt 10 m

Heving av terrenn fra dagens veibane fra kote +1,39 til +2,00 m

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff



Siktlinjer betraktelig redusert

Banelegeme danner stor fysisk og visuell barriere, i dette snittet hevet 0,61 meter fra dagens veibane

Rystelser fare for kulturlagene?

Dominerende master, utforming ikke avgjort

Byggegrop ned til 3 meter

Redusert sikkerhet og bruk av frontarealet for fotgjengere

Ikke inntegnet: Pelefundamenter med betongplater

Kulverter og grøfter til rør, kabler og ledninger som må flyttes som følge av anleggelse av trasé

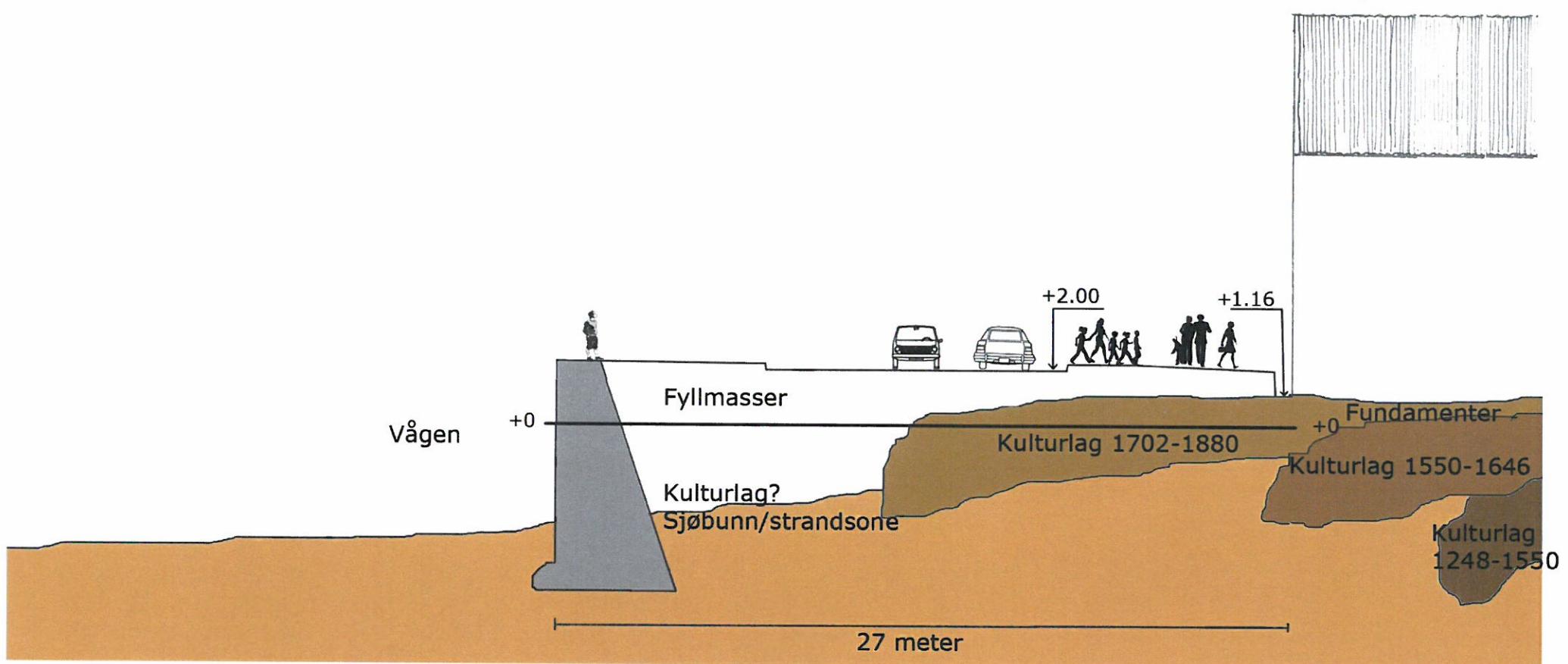
Modellsnitt 1:200

Dagens situasjon foran Finnegården

Dagens veibane på kote + 2,0 Finnegården ligger på +1,16

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff

Finnegården

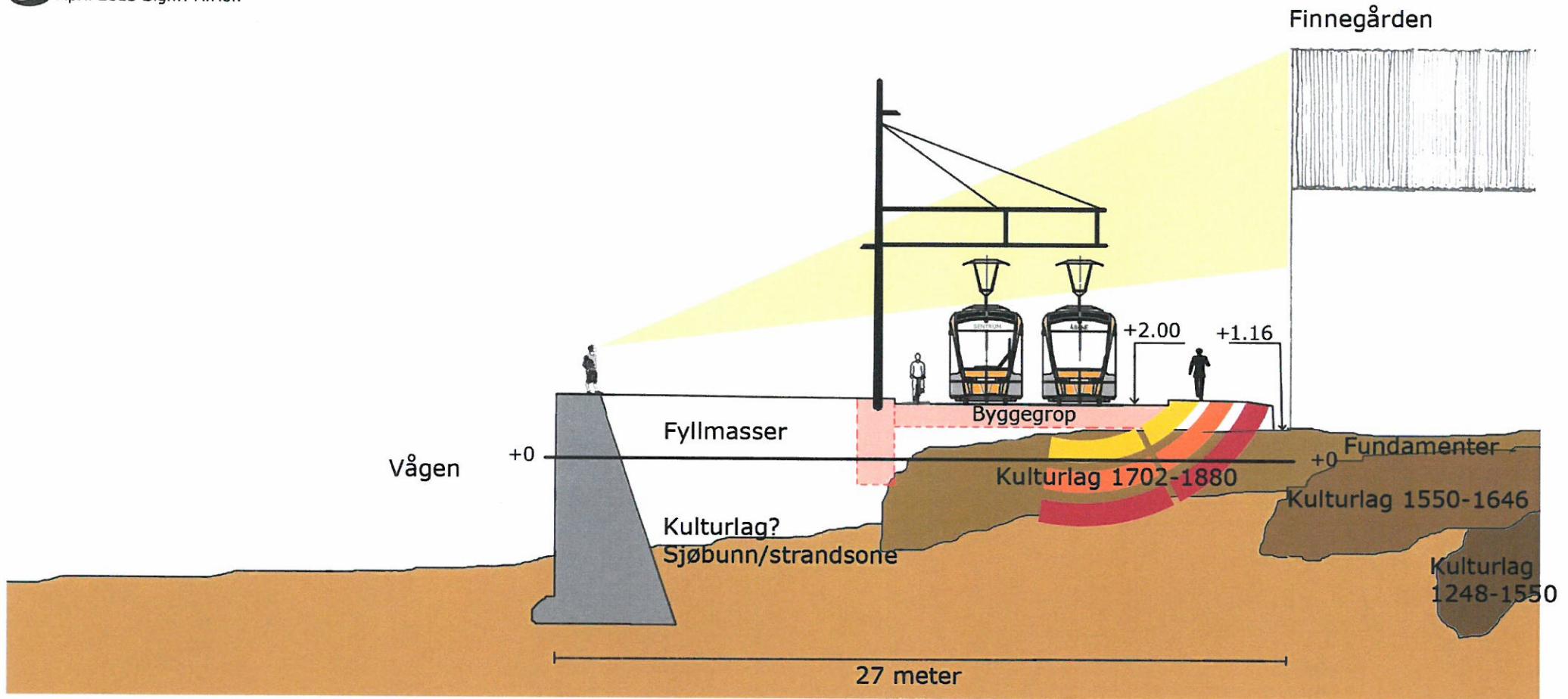


Modellsnitt 1:200

Bybane med to spor og sykkelvei totalt 10 m

Dagens veibane og banehøyde kote +2,00 m

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff



Fortau foran Finnegården redusert fra 8 m til ca. 4,2

Siktlinjer redusert, visuell barriere

Rystelser fare for bygningene, verdensarvstedet Bryggen

Rystelser trolig fare for kulturlagene

Dominerende master, utforming ikke avgjort

Byggegrop ned til 3 meter, i direkte kontakt med kulturlag

Redusert sikkerhet for fotgjengere

Ikke inntegnet: Pelefundamenter med betongplater

Kulverter og grøfter til rør, kabler og ledninger som må flyttes som følge av anleggelse av trasé

Fotomontasje produsert av Norconsult

Mangler i illustrasjonen: Heving av banelegemet med opptil 0,61 meter over dagens veibane

Vognsettet skal være 42 meter, illustrasjonen er flere meter kortere

Dobbeltspor, her ser det ut som banen kjører enkeltspor

Realistiske master, de illustrerte er underdimensjonerte

Inntil 10 000 besøkende daglig

4000 biler å.d.t.

Inntil 200 turistbusser daglig



Fotomontasje

Bybanen som fysisk og visuell barriere

Dominerende master og ledningsnett

Bybanens forkjørsrett harmonerer ikke med fotgjengerprioritert frontareal

Bybanen hindrer bruk av arealet til større arrangementer som Tall Ship Race, Cutty Sark, Matfestivalen, 17. mai

Bryter Bryggens og almenningenes historiske tilknytning til sjøen

Forsterker en uheldig tverrgående retning

 Stiftelsen Bryggen
April 2013 Sign.: A.Hoff

