VEDLEGG 7

Bybanen gjennom sentrum. Forholdet til Verdensarvstedet Bryggen

Generelle merknader
Bybanen til Åsane er Bergens største samferdselsprosjekt. Banen skal daglig frakte 60 000 passasjer, hvorav 37 000 fra Åsane skal til og fra sentrum. Den skal gå gjennom byens travleste fotgjengerstrøk. Det er ikke opplyst hvor mange mennesker som oppholder eller beveger seg på langs og tvers av traseen. Mangel på fakta om fotgjengere er symptomatisk og avslører at planen egentlig er en ganske ensidig trafikkplan som primært behandler sentrum som et transportknutepunkt og Bryggen som en transportkorridor. Mengden av turister er ikke problematisert. I 2019 hadde Bryggen 2 mill. besøkende, stedet i Bergen med høyest besøk av turister. Vi mener sikkerheten for så mange besøkende ikke er ivaretatt i planforslaget.

Gjeldende reguleringsplan for Vågen, kaiene og Bryggen vedtatt 2006, fastsetter buffersone for Verdensarvstedet Bryggen i henhold til PBL. Buffersonen er ikke godkjent av UNESCOs Verdensarvskomité, som sier den er for snevert definert og anbefaler en utvidelse. En må kunne forutsette at en endelig buffersone minst vil omfatte avgrensningen i gjeldende regulering.

Trafikale forhold
Bryggen var lenge en hovedåre for trafikk mot nord. Gjennomgangstrafikken er redusert, men å erstatte busser med bybaner er ingen forbedring. Med bredde 12m, vognsett på 42m lengde og hyppighet på 3 min. i hver retning opprettholdes tungtrafikken og forblir en barriere mot Vågen. Banetraseen har liten avstanden til fotgjengere og syklister og er uten fysisk sikring. Farten over Bryggen er anslått til 20 km/t. *«Gatene der banen ferdes er utformet slik at det er lett å oppfatte situasjonen for alle trafikantgrupper».* Personer med nedsatt funksjonsevne, eldre, barn, engansbesøkende, berusede er ikke blant disse. Banen er ikke universelt utformet.

Særlig i sommerhalvåret har Bryggen store mengder av fotgjengere, som en av Bergens aller største turistattraksjoner og solrikt festområde ved Vågen. Bybanen vil begrense bruken av byrommet, forverre fotgjengernes forhold og innsnevre atkomsten til sjøen.
Forslaget ødelegger essensen i gjeldende regulering.

Byliv og arrangementer vil bli sterkt berørt. Skal en bybane her stoppes på 17. mai og andre festdager? Hva er i så fall hensikten med en gjennomgående trasé?

Anleggsfasen vil medføre store inngrep.
Stiftelsen Bryggen mener konsekvensene av tiltaket ikke er tilstrekkelig utredet hverken for anleggsfasen eller driftsfasen. De fremlagte forslag til løsninger er konfliktfylte og dårlige for hovedtyngden av brukere av Bryggen; næringsdrivende, handlende, turister og fotgjengere.

Finnegården/Hanseatisk Museum er sørligste del av verdensarvstedet. Området er meget komplekst både historisk og trafikalt. Det 6-armete krysset blir enda mer uoversiktlig med etablering av en bybane med sykkelspor. Bybanen kommer kun 4,8 meter fra Hanseatisk Museum. Arealet ved museet vil ikke egne seg til vrimling og forholdene for turister og fotgjengere blir enda dårligere enn i dag. Sikkerheten for myke trafikanter og syklister er ikke ivaretatt og konfliktpotensialet er stort. Hele området er utfylt sjøbunn og grunnen har store setninger (jf. betongstøp på bussholdeplass ved Rundetårn). Overraskelser vil kunne inntreffe. Anleggsfasen vil bli utfordrende og er etter vår oppfatning ikke konsekvensutredet.

Langs **Søndre Bryggen** (Murbryggen) går traseen i en rett strekning uten fotgjengeroverganger. Her kan banen kjøre raskere, med større fare for fotgjengere. Situasjonen blir ingen forbedring i forhold til i dag, kanskje verre på grunn av farten. Vognsettenes bremselengde er ikke opplyst om, heller ikke hvordan batteridrift påvirker dette. At bybaner stopper like raskt som busser er ikke godtgjort.

Byrommet foran Bryggen
Designkonsept søker å imøtekomme kravet om at byrommet foran Bryggen skal være åpent og uten gjerder, trinn eller annet som vil ødelegge opplevelsen av verdenskulturminnet. En juridisk bindende illustrasjonsplan skal sikre opparbeidelse med et sammenhengende dekke av ulike typer brostein med kun svak soneavgrensning, frisiktlinjer mot Vågen i forlengelse av bryggepassasjene og avgrensning av serveringsareal. Det aller meste kan opparbeides uavhengig av en bybane. Serveringsareal må gjerdes inn.

Den åpne plassen er illustrert med flere 3D-tegninger, med mennesker som går fritt i alle retninger, én enslig bybane et stykke unna og noen få syklister. Illustrasjonene kan virke tendensiøse og lite realistiske. Hvordan det blir fullt av mennesker kan være vanskelig å forestille seg og burde vært presentert tidlig i planprosessen. Dette gjelder HELE planområdet. Tidvis stor tetthet av gående er ikke problematisert, og trafikksikkerhet mot Bybanen er ikke tema i ROS-analysen.

Kaifronten inngår i Verdensarvstedets nærområde.
Bryggens kontakt med sjøen er en unik universell verdi (OUV). Fortsatt kontakt visuelt, funksjonelt og strukturelt er en forutsetning for opprettholdelse av verdensrarvverdiene.
Bryggekaien er Bergens mest sentrale og attraktive sjøpromenade og omfattes av kommunens Sjøfrontstrategi. Forslag til formål er opphold, aktivitet og midlertidig møblering/servering i en bredde av 6 meter. Det nevnes knapt at kaien er gjestehavn for småbåter og brukes av store fartøy, flere med landganger 3-5 meter inn på land.
Mange mennesker beveger seg på kaien samtidig. De fleste turistene har aldri vært her før, går på kryss og tvers, legger ikke merke til variasjoner i broleggingen, men har fokus på den berømte Bryggefronten. Mange flere spaserer her enn på Strandsiden, og nær-utsikten til Bryggen sett fra kaien gir en helhetlig opplevelse av verdensarvstedet. Det kan gi folk lyst til å oppsøke passasjene og forstå mer av hva som skjuler seg bak fasaden.

Men promenadekaien er avgrenset på innsiden av bybaner og syklister som farter i begge retninger og utgjør en funksjonell barrière. Med sin høyde og lengde vil bybanen på så kort avstand, og uansett hastighet, sperre for opplevelsen av Bryggen, i motsetning til hva reguleringsbestemmelsene pålegger: *«Alle tiltak i nærområdet rundt Bryggen og Finnegården skal bidra til å gi en god ramme for opplevelse av verdensarvstedet»*.

Hverken planforslaget eller HIA-rapporten har en realistisk illustrasjon av denne situasjonen, som også gjelder arealet foran Finnegården. (En videosnutt med ståsted Dreggekaien viser riktignok situasjonen, men med få mennesker langs kaien.) Bybanen vil ikke øke opplevelsen av Verdensarvstedet.

Sikkerhet og barrierer - for hvem?
Planforslaget sier at «*alle trafikantgruppene må ta hensyn til hverandre»* (Fagnotat s. 43). Fotgjengeroverganger på Bryggen er kun markert med annen type brosteinsbelegning. De er ikke signalstyrte og fysiske ledelinjer er droppet. Skille mellom trafikantgruppene er ikke forskriftsmessig utformet og sikring av myke trafikanter er ikke ivaretatt. Fotgjengere er ikke prioritert. Bybanen har forkjørsrett og vognføreren kjører på sikt. Bybanen er regulert av jernbanelovgivningen og hvilke krav den stiller til sikkerhet er ikke redegjort for.
Hvis bybanen skal ta hensyn til alle slags mennesker, må den kjøre i tilnærmet gangfart. Det øker barriereeffekten foran verdensarvstedet og øker kjøretiden gjennom sentrum. Grunnleggende

sikkerhetstiltak er ofret til fordel for et designkonsept som prøver å redusere bybanens visuelle barrierevirkning med kosmetiske virkemidler.

Kotehøyde på bybane foran Bryggen
«*Det er gjort mange avveininger, knyttet til samfunnssikkerhet, samfunnsverdi, økonomi, drift, og særlig i forholdet til verdensarven. Basert på disse vurderingene er det kommet frem til en kotehøyde for banen på 175 cm (NN2000)*»
Bybanesporet er på kote 1,75 på hele strekningen. Det går ikke frem om kaimuren skal ha høyde som nå: kote 1,55 foran Nikolaikirkealmenningen, kote 1,59 lenger nord.

I løpet av planprosessen er banen foran verdensarvstedet senket **16 cm**, fra kote 1,91 til kote 1,75: Dette er en bagatell, tatt i betraktning at vognene er 3,5 m høye. Banelegemet vil ligge 31 cm **under** minstekravet i sikkerhetsklasse 2 for stormflo og havnivå, og bølgepåvirkning er sett bort fra. For byens største samferdselstiltak, bygget i et hundreårsperspektiv, er dette IKKE en bagatell, men en grov forseelse. Kommunen unntar seg selv fra regelverket. Det er bemerkelsesverdig, spesielt i lys av at all annen utbygging i Bergen er underlagt strengere sikkerhetsklasse.

Kontaktledningsnett er fjernet. I stedet skal banen ha batteridrift. Det er ikke klart om batteriene skal plasseres under gulvet i bybanevognene, med fare for vanninntrenging, og ergo stor sikkerhetsrisiko, eller på taket slik bussene har det. I så fall øker vognenes høyde og barrierevirkning med 25-30 cm.

Planforslagets grep for å redusere visuell barriere-effekt er m.a.o. til svært liten nytte, og innebærer økt sikkerhetsrisiko i forhold til havnivå og stormflo. Samfunnsøkonomiske konsekvenser og kostnader er ikke utredet. Tiltakene har ingen positiv virkning på den funksjonelle barrieren som bybanen vil være på Bryggen, banen vil for all fremtid være en stor hindring for den historisk baserte kontakten mellom bygningene og sjøen, der sammenhengende logistikk var selve grunnlaget.

Inngrepene som vil kreves for å fundamentere banen vil påvirke grunnforholdene med hittil ukjente konsekvenser for setninger, hydrologi og salinitet, og vil bli en ny strukturell barriere. Forslaget som foreligger ignorerer en setningshastighet på kaifronten på 1-3 mm per år. Konsekvensene kan bli alvorlige ikke minst for bybanen og er ikke utredet. Jf. rapport fra UNESCO Advisory Mission.

Bradbenken er av største historiske og arkeologiske verdi og knytter sammen Bryggen og Bergenhus festning. Hensettingsspor i siktlinjen til Rosenkrantztårnet er uakseptabelt.

Stenging av Bybanen – ønskelige avvik?
Mellom 10 og 20 dager per år foregår det store arrangementer på Bryggen og trafikken stenges.
«*Bybanen vil i slike situasjoner snu ved Sandbrogaten og Kaigaten og driftes som normalt på øvrige strekninger, bortsett fra strekningen foran Bryggen. Dette tilsvarer samme driftsopplegg som ved 17. mai og andre større arrangement på Bryggen. Dette er også stasjoner med gangavstand til sentrale deler av sentrum, og gangavstand mellom stasjonene. Det legges ikke opp til at det skal etableres bussforbindelse mellom disse stasjonene*.» (C2. ROS-analyse, s. 33).

Med samme antall arrangementene og med økt hyppighet av stormflo, vil traseen måtte stenges 200 - 400 timer årlig, og driftstiden kommer ned i 97,5% - 95%. Bybanen garanterer driftssikkerhet på 99,9 % (årlig driftstid ca. 7250 timer).
Avstanden mellom Sandbrogaten og Kaigaten er vel 1,3 km. Gangtid er vel 15 minutter, mens bybanen skal bruke 5 min.
Tilhengerne av dagløsningen mener det er helt greit at ryggraden i Bergens helhetlige kollektivsystem ikke skal være gjennomgående, men kunne stenges gjennom sentrum ved avvikssituasjoner.
Det er et faktum at avvik vil gå ut over store passasjergrupper og særlig personer med nedsatt funksjonsevne.

Hvor sannsynlig er det at banen vil stoppe som skissert? Hvem bestemmer og hvem tar kostnadene? Er alternativet å redusere avvikene, f.eks. ved å

- redusere antall arrangementer,
- krympe størrelse og utstrekning på dem eller
- flytte dem til andre steder?

Alle disse forslagene velter problemet over på folk flest, gjør det vanskeligere å arrangere og gjør arrangementene mindre attraktive.

Konsekvensene for Bergen sentrum og Bryggen som arena for byfester, idrettsarrangementer, parader, opptog og opptredener er ikke godtgjort. Kostnadene for næringslivet, kulturlivet og den enkelte er ikke utredet. En bybane over Bryggen kan få uoverskuelige negative følger for sentrums attraktivitet og Bergens unike identitet.

NOEN KONKLUSJONER

A. En dagløsning for Bybanen skjærer over verdensarvstedet Bryggens aller viktigste nærområde, nemlig kaifronten. Banen blir en permanent barriere for den historiske kontakten mellom bryggegårdene og Vågen.
B. Dagløsningen har store negative konsekvenser for Bergens urbane kvaliteter og det historiske byrommet Bryggen- Vågen.
C. Byliv, aktiviteter og opphold får dårligere forhold. Fremtidige arrangementer settes i fare. Stenging av banen 10-20 dager per år er ikke konsekvensutredet og alternativ skyss for de reisende er ikke foreslått.
D. Støy og vibrasjoner vil øke med dagløsningen.
E. Planforslaget neglisjerer sikkerheten og behovene til personer med nedsatt funksjonsevne.
F. Planforslaget ødelegger essensen i gjeldende regulering fra 2006, herunder å sikre en buffersone for verdensarvstedet.
G. Forslaget prioriterer en liten reduksjon av banens visuelle barriereeffekt på Bryggen på bekostning av sikkerhet for myke trafikanter, fremtidig havnivå og stormflo.
H. Batteridrift foran Bryggen forutsetter vendespor. Vendespor i Chr. Michelsens gate vil ha omfattende, ikke kartlagte konsekvenser for hele sentrum og må avvises. Hensettingsspor på Bradbenken mener vi er uakseptabelt og effektene mener vi ikke er konsekvensutredet
I. En nesten konkurransedyktig reisetid var et hovedargument for dagløsning vs. tunnel. Dersom fotgjengernes sikkerhet skal ivaretas, må hastigheten reduseres og reisetiden øke tilsvarende. Alternativt må banen gjerdes inn.
J. Anleggsfasen ved en dagløsning vil få store negative følger for næringsliv og publikum langs hele traseen. Reguleringsforslaget sier ikke noe om konsekvensene.