

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

Plannavn	Bybanen fra sentrum til Åsane Hovedsykkelrute Festningskaien – Sandviksveien
Arealplan-ID	PlanID 65790000 Detaljreguleringsplan
Saksnummer	PLAN-2022/20560
Utarbeidet av	Geir Bartz-Johannessen
Sist revidert	September 2022, forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

Private merknader – merknad til varsel om oppstart	
1	Magne Sellevåg, Sandviksboder 63
2	St1 Norge AS
3	Jan Harald H. Pedersen, Skuteviksboder 13
Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart	
4	Forsvarsbygg
5	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
6	Bergen brannvesen
7	Byantikvaren
8	Bymiljøetaten
9	BKK Nett AS
10	Mattilsynet
11	BIR Nett AS
12	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
13	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
14	Avinor AS
15	Direktorat for mineralforvaltning
16	BKK Varme AS [nå: Eviny]
17	Byarkitekten
18	Statens vegvesen
19	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]
20	Helsevernenheten, Bergen kommune

21	Kystverket Vest
22	Riksantikvaren
23	Sjøfartsmuseet
Lag, instanser og foreninger – merknad til varsel om oppstart	
24	Bergen Arkitekthøgskole Gnr/bnr 168/350
25	Sandviksveien borettslag, Amalie Skrams vei 46-52 Gnr/bnr 168/74
26	Naturvernforbundet i Hordaland
27	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
28	07000 Bergen Taxi
29	LUKS

Det ble varslet utvidelse av plangrense til enkelte eiendommer juni 2022. Ingen merknader mottatt til planutvidelsen.

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807494	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	17	<p>Magne Sellevåg, Sandviksboder 63</p> <p>Eier Sandviksboder 63. Driver firmaet Båt og Motor Service. Gnr/bnr 168/353</p>	<p>Lurer på om den planlagte sykkelveien får noen innvirkning på deres bruk av eiendommen.</p>	<p>Planforslaget legger ikke opp til endret bruk av eiendommen.</p> <p>Veg foran eiendommen, Sandviksveien, foreslås endret sammenlignet med dagens situasjon, med smalere kjørebane. Planforslaget har sykkelveg på vestsiden heller enn sykkelfelt som i dag</p> <p>Avkjørsel nord og sør for Sandviksboder 63 beholdes, med litt annen geometri i dag for å gjøre avkjørselen tryggere for gående og syklende.</p>
2	24	<p>St1 Norge AS</p> <p>St1 Norge AS er eier av eiendommen Gnr/bnr 168/47 (Sandviksveien 44B) der selskapet driver et ubemannet automatanlegg.</p>	<p>Uttrykker seg positive til planene om ny trasé for hovedsykkelrute.</p> <p>Svært avhengige av god trafikkavvikling på de aktuelle veiene rundt stasjonen, og at det er viktig å bibeholde gode og sikre adkomst-, manøvrerings- og utkjøringsforhold til, på og fra stasjonsområdet. Kommenterer at de er opptatt av at reguleringsplanene ikke vil innebære en forverring av nevnte forhold.</p> <p>Anmoder at trasé for hovedsykkelrute ikke kommer i konflikt med eksisterende veistruktur til og fra automatanlegget slik situasjonen er i dag.</p>	<p>Planforslaget stenger avkjørsel mot Sjøgaten, men påvirker ikke avkjørsel mot Sandviksveien. Arealbruken er for øvrig ikke i konflikt med bensinstasjonen. Fagetaten har vært i dialog med grunneier og er klar over at dette kan gi utfordringer ved manøvrering av tankbiler inn på stasjonen. Innkjøring til stasjonen fra Sjøgaten er i konflikt med ny kryssutforming.</p>
3	30	<p>Jan Harald H. Pedersen, Skuteviksboder 13</p>	<p>Eier Skuteviksboder 13.</p> <p>Kommenterer at hans interesser er knyttet til:</p>	<p>Antallet parkeringsplasser reduseres i Sjøgaten. Dagens situasjon med utflytende avkjørsler og parkeringsplasser</p>

		Gnr/bnr 167/881	<ul style="list-style-type: none"> - Tilkomst med egen bil - Parkering foran bygningen. - Ingen økning av trafikk i Sjøgaten. - Tilfredsstillende parkeringsdekning i området. - Ingen køkjøring i Sjøgaten eller hovedveien til Åsane. - Tilfredsstillende kollektivdekning. - Sjøgaten blir 2-feltsvei med kjøring i begge retninger, slik at man unngår å måtte kjøre store omveier for å komme frem til eiendommen. <p>Kommenterer at bygget har sykkelparkering og dusjfasiliteter, og at man derfor ser frem til sykkelveg gjennom Sandviken og Bergen.</p> <p>Kommenterer at det av hensyn til tilkomst og parkering ikke er ønskelig med fortau foran bygningen. Ønsker en lignende løsning til den ved Skuteviksboder 16 der fotgjengere ledes over på den andre siden av veien. Peker på at eier av Skuteviksboder 14 og 15, som er blikkenslager og daglig har utkjøring av materiell med lastebil, trolig har samme interesse.</p> <p>Peker på at sjøbodene er fredede bygninger uten mulighet for å bygge parkering i underetasjen, slik andre nærings- og boligbygg i området har kunnet bygge. Ber derfor om at man beholde parkeringsplassene der det er mulig. Kommenterer at regulering for sykkelsti og fortau vil redusere antall parkeringsplasser.</p> <p>Legger ved merknad sendt til BK i forbindelse med starten av reguleringsplan for sykkelsti i 2016. (Ber der om at fortauet foran Skuteviksboder 11-15 tas ut av planen for å ikke skape ytterligere begrensninger på bruken av bygningsmassen. Beskriver behov for tilkomst for bil, at gjennomgangstrafikken foran Skuteviksbodene er alt for stor, og at den foreslåtte fortausløsningen kan være unødvendig trafikkfarlig for fotgjengere.)</p>	<p>bidrar til at forholdene for gående og syklende er av varierende kvalitet, og tidvis er ikke-eksisterende på sjøsiden. Reguleringsplanforslaget prioriterer gående og syklende med gjennomgående sykkelfelt og tosidig fortau.</p> <p>Planforslaget legger opp til bedre kollektivbetjening enn i dag. Eiendommen ligger i gangavstand til underjordisk holdeplass for Bybanen ved Sandvikskirken, samt bussholdeplass på Skutevikstorget. Gang- og sykkeltilgjengelighet bedres med forbedrede forhold for gående og syklende i både Sjøgaten i dette planforslaget og videre nord og sør som en del bybaneprosjektet for øvrig.</p> <p>I samråd med kulturminnemyndighetene har planarbeidet forsøkt å finne løsninger som ivaretar dagens behov for Skuteviksbodene i størst mulig grad for at dagens bruk kan fortsette. Foran Skuteviksboder 14-15 foreslås overkjørbart areal langs bygningen for å ivareta behov knyttet til inn-/utkjøring fra bodene og lager i 2. etg. via bom.</p> <p>I nærheten av eiendom Skutevisboder 13, legger reguleringsplanforslaget opp til noen biloppstillingsplasser på Skutevikstorget, én HC-plass sør for</p>
--	--	-----------------	---	---

			<p>Generelle innspill:</p> <p>Kommenterer at tidligere planer både for en Bybane i Sjøgaten og for en bymiljøttunnel med åpning på Skuteviktorget ville vært uheldige for Skuteviksbodene.</p> <p>Kommenterer at Bybanen vil ta for lang tid fra sentrum til Åsane for å kunne øke kollektivandelen. Anbefaler at banen går mest mulig i fjell med få stopp og at den ikke går en omvei over Bryggen med sterkt redusert fart.</p>	<p>Skuteviksboder 11 og biloppstillingslomme nordover mot nybygget Skuteviksboder 20. Plassene foreslås prioritert til HC-plasser, varelevering og korttidsparkering. Tilkomst til eiendommen gis via disse og varelveringslomme foran Skuteviksbodene 14 og 15.</p> <p>Sjøgaten får betydelig redusert trafikk sammenlignet med dagens situasjon som følge av at gjennomkjøringsfunksjonen i gaten forsvinner når Bryggen (og evt. Torget) ikke lenger blir åpen for gjennomkjøring. Trafikale løsninger i Sjøgaten og nordover er dimensjonert for å håndtere de forventede trafikkmengdene. Sjøgaten er åpen for tovegskjøring, men dersom Torget stenges) for gjennomkjøring (ref. Trafikkplan sentrum må kjøring mellom Bergen sør og dette området skje via Glassknag-rundkjøringen og Fløyfjellstunnelen.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og tidligere trasévedtak. Beregninger og erfaring fra tidligere byggetrinn viser en økning i kollektivandelen der Bybanen bygges.</p>
--	--	--	---	--

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807494	Offentlige instanser (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
4	21	Forsvarsbygg	<p>Beskriver at Bergenhus må ivaretas som kulturarena og kulturminne, og at følgende forhold må behandles særskilt i planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behov for å evakuere store publikumsmengder fra Koengen. <p>Forsvarets tilkomst til festningen for militært personell og materiell må ivaretas.</p> <p>Reguleringsplanene må sikre at følgende blir ivaretatt i anleggsfasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eventuelle behov for anleggstrafikk inne på festningens områder skal avtales særskilt og i god tid med Forsvarsbygg v/ Festningsforvalter. - Festningens leietakere – både militære og sivile, må sikres god tilkomst til festningen, slik at både personellmessige behov og vareleveingsbehov sikres på en tilfredsstillende måte. - Forsvarets og Forsvarsbyggs personell må kunne benytte innkjøringen til Koengen via porter i Sandbrogaten. Dette er særlig viktig i arrangementsesongen. - Inntektsbortfall knyttet til planlagt kommersiell virksomhet på Bergenhus festning, inkl. Koengen, forutsettes kompensert i anleggsperioden. - Det forutsettes at forsvarssektoren ikke påføres kostnader som følge av anleggstiltakene. <p>Forsvarsbygg ser at planområdet innebærer deler av Forsvarets eiendom, og forbeholder seg retten til å inngi innsigelse senere i planprosessen når planen gir et bedre vurderingsgrunnlag.</p>	<p>DSS: Dagens avkjørsler opprettholdes.</p> <p>Dagens parkeringsplass nord for festningsmuren foreslås regulert til parkareal, med krav til detaljering. Arealet skal fungere som oppstillingsplass (oppmarsjområde) knyttet til større arrangement. Arealet er også regulert til midlertidig bruk som rigg- og anleggsområde i byggefasen.</p> <p>Reguleringsplanforslaget inneholder sykkel<i>felt</i>, ikke sykkel<i>veg</i>. Anbefaling skjer etter en helhetsvurdering av gatene og området sykkelløsningen passerer. Nordgående sykkel<i>felt</i> vil passere enkelte avkjørsler til festningsområdet.</p> <p>Håndtering av anleggsfasen gjøres av utbyggere ved gjennomføring av planene.</p> <p>Sykeltraséen legges som sykkel<i>felt</i> med port til Koengen. Trafikken og farten i gaten reduseres og avkjørselen utformes på nytt. Det ventes bedring i trafiksikkerheten i ny situasjon.</p>

			<p>Lagt ved «Høringsuttalelse – Bergensprogrammet - Forslag til forprosjekt for trase for hovedsykkelrute gjennom sentrum og indre del av Sandviken (saksnr. 201610134)»</p> <p>Frykter et mer uoversiktlig og farlig trafikkbilde med sykkeltrase som passerer hovedporten for inn- og utkjøring, anbefaler å legge sykkeltraseen på andre siden av veien for å sikre bedre trafikkavvikling og tilkomst, området på parkeringsplassen må fortsatt kunne brukes som oppmarsjområde for publikum ved større konserter også hvis parkeringsplassen fjernes.</p>	<p>Innspill om at det er behov for areal til publikumshåndtering nord for festningen er tatt til følge.</p>
5	33	VA-etaten [nå: Bergen Vann]	<p><u>Generelt for hele planarbeidet:</u></p> <p>Kort: Store deler av merknaden er felles med de andre merknadene fra VA-etaten. I grove trekk gjelder dette VA-rammeplan, håndtering av overvann og flomveger, hensyn til drift og vedlikehold av VA-anlegg, samt at VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p>Mer detaljer: VA-rammeplaner skal inngå som en del av reguleringsplanen, jfr. bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2010, pkt. 8. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-etaten peker på at det i reguleringsbestemmelsene må stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen. VA-etaten beskriver grundig punktvis hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen.</p> <p>Beskriver at VA-rammeplanen utarbeides med faglig veiledning fra VA-etaten. Ferdig utarbeidet VA-rammeplan sendes til VA-etaten for uttalelse i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget 1.gangs behandling.</p>	<p>Merknad er tatt til følge. Det er utarbeidet VA – rammeplan som del av planarbeidet. Videre er det etablert egen møteserie med BV for samhandling, dialog og utvikling av løsninger. Overordnede planer, føringer og retningslinjer er lagt til grunn. Det er også gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet Bergen Vann.</p> <p>Løsninger for håndtering av overvann og flom er vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan. Det er satt av areal til infiltrasjon og fordrøyning av overvann.</p> <p>Det vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan på hver delstrekning for nærmere detaljer om vannforsyning og avløp.</p>

		<p>Beskriver at løsninger for håndtering av overvann og flom må vurderes og innarbeides i tidlig planfase, samt følges opp i anleggsfasen. Viser til VA-norm for BK, retningslinjer for overvannshåndtering.</p> <p>Eksisterende avrenningssituasjon skal i størst mulig grad opprettholdes ved å etablere anlegg for fordrøyning og infiltrasjon av overvann.</p> <p>Det er nødvendig å legge til rette areal der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn avløpssystemets kapasitet. Slike flomveger må planlegges og vises i reguleringsplaner og i tekniske planer.</p> <p>I den grad Bybanen legges høyere eller lavere enn eksisterende gategrunn/terreng må eksisterende avrenning/flomveger sikres.</p> <p>Utbyggingen må ivareta hensynet til kontinuerlig drift og vedlikehold av VA-anlegg, både i anleggs- og driftsfase. Midlertidige planer for vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering må lages for anleggsfasen. Planer for midlertidig situasjon må tas med i VA-rammeplan.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.</p> <p>VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p><u>Spesifikt for DSS:</u> VA-etaten gjør oppmerksom på at det ligger kommunale ledninger</p>	
--	--	---	--

			<p>m/ tilhørende anlegg gjennom planområdet. Ansvarlig prosjekterende må ta hensyn til disse. Dersom tiltak kommer i konflikt med de eksisterende kommunale ledningene som krysser over planområdet, må disse legges om. Kostnader ved en eventuell omlegging skal dekkes av utbygger.</p> <p>Peker på at tillatt minimumsavstand mellom off. ledningsanlegg og byggverk/fundamentering ol. er minimum to meter ved normal leggedybde (1,5m). Ved større leggedybde må avstanden økes. Det tillates heller ingen oppfylling i ledningstraseen.</p> <p>Utforming og høyde på sykkelvei i forhold til gategrunn/terreng må ta hensyn til eksisterende avrenning/flomveger.</p> <p>Vedlagt VA-kart for området.</p>	
6	36	Bergen brannvesen	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Den planlagte bybane- og sykkeltraseene vil endre trafikkavviklingen slik den er i dag. Det forutsettes at traseene ikke reduserer tilkomst og areal for oppstillingsplasser for brannvesenets utrykningskjøretøy. Dette er viktig både under anleggsperioden og når traseene er ferdigstilt.</p> <p>Videre forutsettes det at brannvesenet holdes løpende orientert om forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter, samt forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for sløkkevann. Det vil kunne være behov for gjennomgang av tilrettelegging for utrykningsveier for å ivareta eksisterende tilgjengelighet og innsatstider.</p> <p>Beredskap i forbindelse med tunneldriving må vurderes særskilt. Forhold rundt beredskapsorganisasjonen må være avklart før</p>	<p>Det er gjennomført egne møter med Bergen Brannvesen i løpet av planprosessen, der brannanalyser og beredskapsrelaterte tema er diskutert på tvers av alle strekninger innenfor BT5.</p>

			<p>oppstart av tunneldriving.</p> <p>Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats», en informasjon fra Bergen brannvesen om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann- /skadested. Dokumentet finnes på Bergen brannvesens internettside.</p> <p>Det må gjennomføres beredskapsanalyser for delstrekninger og hele strekningen Bergen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst- og innsatsmuligheter.</p> <p><u>DSS:</u></p> <p>Det må gjøres beredskapsanalyser for DSS [red.anm: Står DS4 i merknaden, antar at dette er skrivefeil] og hele strekningen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn møter som omhandler nødetatens tilkomst og innsatsmuligheter.</p>	
7	34	Byantikvaren	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Beskriver at det aktuelle strekket mellom sentrum og Ytre Sandviken er blitt dokumentert og analysert i en rekke sammenhenger de siste 20 årene, men at strekket Eidsvåg – Åsane ikke er like godt dokumentert og behandlet, og at kunnskapen om disse områdene er noe mangelfull. Det vil bli behov for å gå nærmere inn på problemstillinger og løsninger ved detaljering av traséen, og deler av den vedtatte traseen er heller ikke tilstrekkelig utredet. Dette gjelder i stor grad forlengelsen av Fløyfjellstunnelen med tunnelinnslag både i Sandviken og Eidsvåg.</p> <p>Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet.</p>	<p>Underveis i planarbeidet har det vært tett dialog med Byantikvaren.</p> <p>Byantikvaren har utarbeidet kulturminnedokumentasjon for planområdet og tilstøtende områder i <i>Kulturminnegrunnlag for bybanen Bergen Sentrum- Åsane (2012)</i> og <i>Tillegg til kulturminnegrunnlag - delrapport 3 (2018)</i>. Det vises til disse dokumentene for utfyllende informasjon om kulturminner og kulturmiljøer i og rundt planområdet.</p>

			<p>Store deler av bybanetraseen vil komme i berøring med svært verdifulle kulturminner og kulturminnemiljøer. Dette tilsier at det må gjøres et grundig arbeid for å sikre verdiene i arbeidet med de ulike reguleringsplanene. Reguleringsplanen må sikre at det stilles høye krav til detaljutforming og materialbruk.</p> <p>Ber om å få være i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i det videre planarbeidet.</p> <p><u>DSS:</u> Kulturminneverdiene på dette strekket er store og det vil kunne bli behov for å avklare i hvilken grad anleggelsen av sykkeltraséen vil komme i konflikt med kulturminneverdiene knyttet til Bergenhus Festningsanlegg, kaianleggene og Skuteviken.</p>	<p>Reguleringsplanene er utarbeidet i tråd med Kulturminnestrategien i Bergen vedtatt i juni 2019.</p> <p>I planbeskrivelsen til de ulike delstrekningene er det beskrevet virkninger og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</p> <p>For virkninger av planene se også Kulturminnefaglig dokumentasjon av objekter som reguleres revet per delstrekning, ved navn: RA-DS4-011, RA-DS3-011, RA-DS2-013, RA-DS1-009.</p> <p>Som en del av oppgraderingen av Sjøgaten som reguleringsplanforslaget legger opp til har det vært en ambisjon å også bedre forholdene for kulturminnene langs traséen, både festningsanlegg, kaianlegg, Skuteviken og sjøbodene.</p> <p>Planen legger opp til betydelig trafikkreduksjon, bedre tilgjengelighet med kollektiv, og bedre forhold for gående og syklende i og til området. Dette anses som positivt for kulturminnene mtp tilgjengelighet og opplevelse.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet har etterstrebet gode løsninger som styrker opplevelsen</p>
--	--	--	--	--

				av kulturminnene og som er tilpasset dagens bruk.
8	18	Bymiljøetaten	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Bymiljøetaten uttaler at de må involveres i planleggingen og utformingen av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Bybane gjennom sentrum vil påvirke byrommene i stor grad. Det må tas hensyn til byforming og bybruk.</p> <p>Hensynet til landskap, byrom og tilpasning til sideterreng og omgivelsene må vektlegges gjennom hele prosjektet. Dette må også i størst mulig grad gjelde for nødvendige midlertidige tiltak i gjennomføringsfasen.</p> <p>Bymiljøetaten må bli involvert i planlegging og utforming av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, med tett dialog også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn. Det bør også bli avklart på et tidlig tidspunkt hvilke offentlige områder Bymiljøetaten skal ha ansvar for. Dette gjelder både veg, torg, snarveier, sykkel- og gangtraseer og andre aktuelle områder.</p> <p>Hensynet til natur og friluftsliv må vektlegges og det biologiske mangfoldet må ivaretas eller styrkes. Foreslår styrking av biologisk mangfold ved at «grå» områder beplantes. For deler av strekningen må hensyn til jordvern vektlegges.</p> <p>Beskriver at det er nødvendig at det utarbeides en beplantningsplan for bytrær langs traseen. Det må gjennomføres en kartlegging av verdifull vegetasjon, og en tiltaksplan for å sikre denne.</p>	<p>Det er gjennomført flere møter med Bymiljøetaten. Bymiljøetatens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Bymiljøetaten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Hensynet til grønne kvaliteter i/langs veg- og baneanlegg er vektlagt, og fremgår av bestemmelser.</p> <p>Bytrær er forsøkt ivaretatt i planforslaget. Planbestemmelser på DS1 beskriver at trær skal gjenbrukes og erstattes så langt det er mulig. Generelt er det etterstrebet å inkludere grønne kvaliteter langs bane- og sykkeltrase i form av blant annet trerekker, beplantede buffere, gress i spor, gode koblinger til nærliggende blågrønne områder.</p> <p>Massedeposering og ut-transport, se egen rapport for Massedisponeringsplan.</p> <p>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig</p>

		<p>Blågrønne strukturer og elementer skal bevares og forsterkes, og hensynet til disse må veie tungt.</p> <p>Byggegrenser langs sjø og vassdrag fastsatt i KPA må gjelde. Park/natur/randvegetasjon langs vann og elver må bevares.</p> <p>Peker på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for massedeponering og ut-transport. Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt, og deponering av masser i Griggastemma og videre utfylling i Jordalsvatnet må unngås. Dersom inngrep i eller ved vann og vassdrag planlegges, må vassdragskompetanse i Bymiljøetaten kontaktes.</p> <p>Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenginngrep er planlagt gjennomført, og eventuell nødvendig kartlegging av omfang. For forurenset grunn må det utarbeides en plan, som må godkjennes av kommunen etter kap. 2 i forurensningsforskriften, for håndtering av disse massene.</p> <p><u>Trafikkfaglige forhold:</u> En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrasé, legges til grunn for planarbeidet, jfr. Konsekvensutredning (2013). Temaet vil bli behandlet i en egen tiltakspakke, som vil bli oppdatert som en del av vurderingene i skissefasen av prosjektet. Bymiljøetaten må bli inkludert i dette arbeidet.</p> <p>Areal som er nødvendig for å vise tilknytning til tilgrensende veier og andre kommunale anlegg må inkluderes i planområdet.</p> <p>Dersom tilgrensede gater i boligområder får sterkt endret bruk, må</p>	<p>håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensete masser vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslag (rapport RA-DS0-009).</p> <p>Det er gjennomført en rekke møter om trafikale løsninger og trafikkfaglige forhold underveis i planarbeidet. Representanter fra trafikkfaglig miljø hos vegeier og vegmyndighet har deltatt for å sikre gode at planen ivaretar krav knyttet til trafikkfaglige forhold.</p> <p>Trafikksikkerhet er beskrevet i planbeskrivelsene under blant annet Trafikksystem (Planområdet – dagens situasjon) og Samferdsel og mobilitet (Virkninger og konsekvenser av planforslaget).</p> <p>Formål med prosjektet er blant annet å regulere areal til å bygge og drifte hovedrute for sykkel. Detaljene i planforslaget viser hvordan sykkelruten blir ivaretatt på hele strekningen.</p> <p>Planforslaget legger opp til et sammenhengende gang- og sykkeltilbud</p>
--	--	--	---

		<p>disse inkluderes i planområdet.</p> <p>Offentlige trafikkområder skal planlegges i tråd med normalkravene angitt i Vegnormer for Bergen kommune og Statens vegvesens håndbøker.</p> <p>Avvik fra normalene skal unngås så langt som mulig, og eventuelle avvik skal fremkomme tydelig i planen, begrunnes og dokumenteres.</p> <p>Valg av vegklasse skal begrunnes.</p> <p>Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelt ønske om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.</p> <p>Det skal komme tydelig frem i planen dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.</p> <p>Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.</p> <p><i>Trafikksikkerhet:</i> Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med fokus på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.</p> <p>Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttes omkringliggende gang- og sykkelveger. Krysningspunkt skal vurderes spesielt, i tråd med SVV</p>	<p>med koblinger mot dagens gang- og sykkeltilbud, og sykkelruter vist som en del av sykkelnettet i kommunens Sykkelstrategi.</p> <p>Reguleringsplanforslaget (planbestemmelsene) beskriver for flere holdeplasser langs traséen at det skal opparbeides sykkelparkeringsplasser, og plasser for bysykler e.l.</p> <p>Snarveg gjennom Koengen er ikke en del av dette reguleringsplanforslaget. Snarvegen er blant annet stengt ved store arrangement og er ikke døgnåpen, og kan ikke erstatte gang- og sykkeltilbudet rundt festningen, men fungerer godt som en alternativ rute.</p> <p>Reguleringsplanforslaget legger ingen begrensninger på bruken av snarvegen, tvert i mot vil ny fotgjengerovergang ved Bontelabo og bybaneholdeplass i Sandbrogaten øke tilgjengeligheten til festningsområdet.</p>
--	--	--	---

		<p>håndbok V127.</p> <p>Viser til Bergen kommune sine krav til universell utforming på alle bygg og anlegg, herunder veganlegg beregnet for myke trafikanter.</p> <p>Viser til vedtatt Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017.</p> <p><i>Avkjørsler:</i> Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i plan og følge gjeldende krav i henhold til SVVs håndbøker N100 og V121. Tallet på avkjørsler fra offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Frisiktsoner må sikres tilstrekkelig areal på plankartet.</p> <p><i>Veglys:</i> Veglys skal omtale og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p><i>Dokumentasjon i planarbeidet:</i> Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert mtp fremtidig sikringsbehov.</p> <p>Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene. Det siste gjelder tilsvarende for breddeutvidelser. Ved enfeltsveger skal møteplasser fremgå tydelig i planen.</p> <p>Bymiljøetaten viser til at de skal ha tilsendt detaljerte tekniske planer (inkl. veglys og skiltplan) til godkjenning for nye kommunale vegområder, og ved endringer på eksisterende kommunale vegområder, før søknad om igangsettelse sendes. De tekniske detaljplanene skal utformes i henhold til SVVs håndbok R700.</p>	
--	--	--	--

			<p>Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende veitekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer.</p> <p>Bymiljøetaten kommenterer at de vil komme med ytterligere kommentarer når det foreligger plan for adkomst, vegareal, gang- og sykkelveger og parkering til, langs og i planområdet.</p> <p><u>Med tanke på sykkel generelt;</u> Forutsetter at planavgrensningen er tilstrekkelig for å legge til rette for hovedsykkelrute. For å legge til rette for sykkelveg med fortau trengs en bredde på minimum 4-6 meter.</p> <p>Arealbruk på offentlig eid, men privat brukt areal, må avklares. Tilrettelegging for allmennheten på slike arealer må prioriteres. Mulige koblinger fra hovedsykkelrute/gangakser til sjøen må utredes.</p> <p>I den grad sykkelvegen skal tilknyttes tilgrensende områder, må dette vises og planområdet inkludere dette.</p> <p>Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.</p> <p><u>Øvrig medvirkning:</u> Bymiljøetaten ønsker i hensiktsmessig grad å bli involvert i planprosessen i tiden fremover, og vil komme tilbake med en nærmere angivelse av tema og områder som vi i særlig grad ønsker å være i dialog om. De kan i den sammenheng også informere om prosjekter som Bymiljøetaten er involvert innenfor eller i nærhet til planområdet.</p>	
--	--	--	---	--

			<p><u>DSS:</u></p> <p>Tilrettelegging for gående og kollektivtrafikk må vektlegges også utenfor bybanetraseen, som på strekningen mellom Bradbenken og Munkebotnstunnelen.</p> <p>Kommenterer at det bør vurderes å opprette snarveg for syklende og gående gjennom festningsområdet på Koengen, eventuelt som et tillegg til hovedsykkelruten ved Bontelabo.</p>	
9	32	BKK Nett AS	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Anlegg som drives i medhold av anleggskonsesjon bør inntas som hensynssone i arealplaner. Dette gjelder dog ikke kablede anlegg under bakken, som av beredskapsmessige hensyn ikke bør inntegnes i plankart.</p> <p>BKK beskriver at BKK Nett har ansvar for å utarbeide en kraftsystemutredning som skal sikre en rasjonell utbygging av regionalnettet. Rapporten oppdateres annethvert år (sist oppdatert juni 2018) er tilgjengelig på BKK sine nettsider. BKK viser til at det i kraftsystemutredningen er beskrevet to tiltak som vil komme i berøring med planområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny 132kV-forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken transformatorstasjon. - Ny 132kV-forbindelse fra Sandviken transformatorstasjon til Jordal transformatorstasjon. <p>Gjennomføringen for disse tiltakene er angitt frem til 2025 og 2030. BKK beskriver at strømforsyning av nye likerettere og Bybanestopp også vil medføre behov for fremføring av nye høyspenningskabler og etablering av nettstasjoner. BKK uttrykker at behovet for nye nettanlegg må tas hensyn til i det videre arbeidet med reguleringsplanene.</p>	<p>Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Nett AS.</p> <p>Konflikter med dagens anlegg, omlegginger, oppgradering og fornying av anlegg, og BKK Nett sine planer for nye/forsterking av anlegg er beskrevet i Teknisk forprosjekt på hver delstrekning. Dette må også følges opp nærmere i prosjektering og byggefase.</p>

			<p>BKK beskriver at kartunderlag som beskriver deres nettanlegg på forespørsel kan oversendes fra deres gravemeldingstjeneste. For kartunderlag som viser kraftsensitive opplysninger, må det inngås en sikringsavtale, og det kreves taushetserklæring før slikt kartunderlag kan utleveres.</p> <p>BKK beskriver at det av beredskapsmessige hensyn ikke er ønskelig at kabeltraséer inntegnes i planen, jfr. Forskrift om beredskap i kraftforsyningen §6-2, og NVEs veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.</p> <p>BKK forteller at de ønsker å bidra i det videre planarbeidet og i de tekniske forprosjektene, for å i samarbeid kunne komme frem til gode totalløsninger for Bybanen og BKK Netts infrastruktur.</p> <p><u>DSS:</u> BKK informerer om at BKK Netts anlegg innenfor varslingsområdet i hovedsak består av 11kV-kabler og lavspenningsanlegg. En stor del av eksisterende kabelnett er forholdsvis gammelt og bør fornyes, og det vil også på noe sikt være noe behov for økt forsyningskapasitet til området. BKK ønsker at deres behov for nye kabler samordnes med tilrettelegging av sykkeltraséen.</p>	
10	<p>Saksnr 201807496</p> <p>Dok.nr. 11</p> <p>Obs annet saksnr.</p>	Mattilsynet	<p>Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Utbygging av veier og jernbanelinjer og annen anleggsvirksomhet innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som befinner seg i jorda. Faren for spredning er størst fra dyrka mark, men kan også forekomme på gjengrodde arealer, i skog og i private hager. Kommenterer at det er viktig at kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, er seg sitt ansvar bevisst.</p>	<p>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om</p>

			<p>Før igangsetting av anleggsarbeid bør Mattilsynet kontaktes for å kunne gi informasjon om status for ulike skadegjørere, inkl. floghavre, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.</p> <p>Merknad om Jordalsvannet, se DS3.</p>	<p>håndtering av forurenkede masser, som inkluderer masser med potensial for planteskadegjørere, vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslaget (rapport RA-DS0- 009).</p>
11	<p>Saksnr 201807496</p> <p>Doknr. 67 OBS annet saksnr</p>	BIR Nett AS	<p><i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DS1. Underveis i planarbeidet har dialog om løsninger med BIR Nett AS også omfattet DSS og DS2.</i></p> <p>Peker på at det er flere punkter langs DS1 der planlagt bybanetrasé sammenfaller med eksisterende bossnetttrasé i lengderetning eller kryssende. For flere av disse punktene vil omlegging av bossnettet, om det er behov for det, være svært vanskelig da det mangler alternative traséer.</p> <p>Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av de tekniske begrensninger et bossnett-anlegg har, og BIR Nett vil her kunne stille sin ekspertise til rådighet, samt lage et opplegg for medvirkning og samarbeid. Gjør oppmerksom på at bossnettet er retningsbestemt og har derved fysiske begrensninger og ingen omkjøringsmuligheter.</p>	<p>Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BIR Nett AS.</p> <p>BIR Nett må legge om en del eksisterende bosnett-anlegg, og BIR er selv ansvarlig for å etablere nye bossnett-anlegg der BIR vurderer at det er aktuelt. Eksisterende anlegg må ivaretas. BIR Nett utreder rørbasert bossnett i Sandviken-området, og i Kristianholmplanen utredes et privat rørbasert bossnett. I utgangpunktet er ikke disse bossnettene med i Bybaneprosjektets plan, men det kan bli evt. nærføring og kryssinger av bossrør. Det vurderes at Bybaneprosjektet ikke skal hindre denne utbyggingen.</p>
12	35	Fylkesmannen i Hordaland [nå Statsforvalter]	<p>Fylkesmannen uttrykker seg positiv til oppstarten. Beskriver Åsane bydel som er bydel preget av privatbilismens utbredelse der sentrale deler av bydelen i dag fremstår som særlig lite strukturert og helhetlig planlagt. Mener at med en bybane som strukturerende element vil dette kunne bøtes på over tid.</p> <p>Fylkesmannen kommenterer at det i den videre planleggingen bør legges vekt på kartlegging av utsatte områder med tanke på støy og</p>	<p>Underveis i planarbeidet med bybaneprosjektet er det gjennomført flere møter med Statsforvalteren.</p> <p>Støy: For å belyse støysituasjonen i området, er det utført støyberegninger av to scenarioer med fremskrevet trafikk til år 2040. Det er sett på støysituasjonen</p>

		<p>luftforurensning, og løsninger som reduserer belastning på boligområder og andre støyfølsomme arealformål. Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulig, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken.</p> <p>Påpeker at det generelt bør unngås inngrep i og rundt blå/grønne områder så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Ser for seg at den planlagte hovedruten for sykkel, blant annet med tunnel gjennom Eidsvåg fjellet, vil kunne betydelig øke potensialet for økt sykkelbruk på strekningen Eidsvåg-sentrum.</p> <p>Økonomi og tilgang på midler: Fylkesmannen mener det kan være hensiktsmessig, i lys av gjeldende byvekstavtale, at Bergen kommune inviterer til nye løsninger som kan bidra til raskest mulig å realisere bybaneprojektet som et viktig ledd for at kommunen skal kunne nå sine areal- og miljømål. Disse målene er nødvendige forutsetninger for at fremtidig trafikkvekst skal tas ved gange, sykkel og kollektivløsninger.</p> <p>Etter KU og sak om bybane til Åsane i 2012/2013, har kommunen endret sine langtidsplaner for arealbruken nordover i Åsane, der det er strammet betydelig inn på hvor fremtidig boligvekst skal komme. Fylkesmannen etterlyser konsekvenser av en slik markert endret arealplanlegging i forslaget til trasé for bybane videre fra Åsane senter.</p> <p>Fylkesmannen peker på at mulige konsekvenser av kommunens endrede arealpolitikk bør være å vurdere endepunkt for Bybanen på nytt, for eksempel ved å avslutte banen i sentrumsområdet eller å legge banen i retning Flaktveit for å bedre passasjergrunnlaget ytterligere. Fylkesmannen kommenterer videre at de har merket seg</p>	<p>når tiltakene som ligger i planforslaget er gjennomført (utbygd situasjon) samt en referansesituasjon (nullalternativet), slik det forventes å være om planforslaget ikke gjennomføres.</p> <p>Det er foreslått enkelte avbøtende tiltak mtp. støy og satt av areal i reguleringsplanen til disse tiltakene der det er nødvendig. Boliger og annen støyfølsom bebyggelse som ligger i gul eller rød sone fra ny bane eller nytt veganlegg, skal vurderes videre for lokale tiltak i prosjekteringsfasen. Det skal da gjennomføres nye støyberegninger. Støytema er utfyllende beskrevet i støyrapport på delstrekningene.</p> <p>Det er søkt å unngå konflikt med blågrønne områder. Planen legger til rette for tiltak langs flere lokalt viktige blågrønne element/områder, og det er lagt vekt på å synliggjøre og styrke bruks- og opplevelseskvaliteter knyttet til blågrønne områder i og langs planområdet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p>
--	--	---	---

			<p>at områder ved Griggastemma vurderes som alternativ til Vågsbotn som sted for depot.</p> <p>For merknad om forlenget Fløyfjellstunnel og Eidsvåg, se DS3 og DSF.</p>	<p>Reguleringsplanen foreslår to mulige lokasjoner for vogndepot. I tillegg til Vågsbotn, reguleres også areal og tekniske løsninger til vogndepot på Åsane terminal, for å tilrettelegge for mulig etappevis utbygging nordover. Planbestemmelsene (DS4) beskriver at kun ett av vogndepotene skal bygges.</p>
13	16	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)	<p>Kommenterer at god arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, erosjon og skred. PBL og TEK17 stiller tydelige krav til trygghet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utgreiing av reell fare. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes.</p> <p>Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragsloververket.</p> <p>Tiltak som kan føre til skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter Vassressurslova (VRL). NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.</p> <p>Viser til ulike vegledere og verktøy som bør brukes i oppstarten av planarbeidet.</p> <p>I plandokumentene må det komme tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p>	<p>Det er gjennomført møte med NVE angående ROS-analyse. Også gjennomført møte om Jordalsvannet i Eidsvåg.</p> <p>Skredfare og flom er blant farene utredet i ROS-analyse (Risiko og Sårbarhet), se egen rapport som vedlegg til planforslag. Identifiserte farer og sårbarheter er fulgt opp på de ulike delstrekningene og beskrives i planbeskrivelsene på hver delstrekning. Viser også til planbeskrivelse for beskrivelse av ulike fagtema for hver delstrekning.</p>

			<p>Minner om at dersom planen har følger for NVE sine saksområder, skal de ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>NVE presiserer at de vil prioritere å komme med innspill og uttalelser til reguleringsplaner dersom de bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken.</p>	
14	15	Avinor AS	<p>Ikke berørt.</p> <p>Planområdet er hverken berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn, høyderestriksjonsflatene for en fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende Masterplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsledelser ved Bergen lufthavn eller gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn.</p>	Tatt til orientering.
15	16	Direktorat for mineralforvaltning	<p>DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.</p> <p>DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og vi har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.</p>	Tatt til orientering.
16	<p>Saksnr 201807496</p> <p>Doknr. 33 OBS annet</p>	BKK Varme AS (Eviny)	<p><i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DS1. Underveis i planarbeidet har dialog om løsninger med BIR Nett AS også omfattet DSS og DS2.</i></p> <p>Kommenterer at det for DS1 er flere punkter hvor tenkt bybane og fjernvarmetrase er sammenfallende eller kryssende, og at det ved flere av punktene vil være krevende å finne løsninger for eventuell</p>	<p>Det er gjennomført en rekke møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Varme AS.</p> <p><u>DS1</u>: BKK Varme må legge om en del av</p>

	saksnr		<p>omlegging av fjernvarmetrase da det mangler alternative traseer.</p> <p>Ved eventuelle flyttinger av ledningsanlegg må det gjøres vurderinger av forsyningssikkerheten for fjernvarme, samt lages et opplegg for medvirkning og samarbeid. Minner om at eventuelle omlegginger av fjernvarmetraseer kun kan gjennomføres mellom midten av mai og midten av september.</p> <p>Ønsker å fortsette det gode samarbeidet i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane, der det er stort fokus på å finne gode totalløsninger, både for Bybanen og infrastrukturen under bakken.</p>	<p>sine eksisterende fjernvarmeanlegg for å tilpasse seg Bybaneutbyggingen. I tillegg til det, så planlegger BKK Varme en ny Fjernvarmetrase over Torget fra Harbitzhjørnet, og inn i Vetrldsallmenningen. Eksisterende anlegg må ivaretas i anleggsperioden.</p> <p><u>DS2</u>: BKK Varme har ikke fjernvarmeanlegg i området i dag, men vurderer å bygge ut fjernvarmeanlegg mot Kristiansholm og videre til Norges Handelshøyskole.</p> <p><u>DSS</u>: En videreføring av BKK Varmes fjernvarmenett i retning nordover er tenkt bygget langs Sjøgaten fra Festningskaaien til Kristiansholm. Hvordan dette kan løses teknisk er omtalt i teknisk forprosjektrapport (RA-DSS-004 Teknisk forprosjekt).</p>
17	25	Byarkitekten	<p>Byarkitekten har satt i gang arbeidet med rullering av Bergen kommunes arkitekturstrategi, og støtter planenes ambisjoner og fokusområder.</p> <p>Plassering av holdeplassene vil ha innvirkning på bevegelsesmønstre og utforming av byrom og gatenett i etablerte områder, og vil legge premisser for by- og byromstrukturen i lokalsenter områdene.</p> <p>Byarkitekten ønsker å delta aktivt i reguleringsarbeidet, vedr helhetsløsninger ved nye holdeplasser, spesielt i skissefasen av arbeidet.</p> <p>Ønsker å bidra til at ny kommuneplans begreper, «stedets egenart» og «karakter» gjøres forståelige, og at transformasjonsråder fra sentrum til Vågsbotn sikres forutsigbarhet for utbygger, nabo og saksbehandler.</p>	<p>Det er gjennomført flere møter med Byarkitekten. Byarkitektens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Byarkitekten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Landskap, byrom og plassering av holdeplasser er sett i sammenheng med hverandre. Det har vært fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene og langs traséene, samt virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det</p>

			<p>Ønsker fokus på problemstillinger som Bybanen vil ha innvirkning på, i arbeidet med reguleringsplanene, både som anlegg, og som premissgiver for en stedegen byutvikling. Problemstillinger er knyttet til hva som menes med stedstilpasning, hva som er spesifikt for Bergen – både overordnet og i de ulike lokalsentrene – og hvordan arkitektur kan bidra til å videreutvikle stedets egenart langs traseen, samt bidra til å skape ny, særegen identitet i transformasjonsområdene og lokalsentrene rundt Bybanestoppene.</p> <p>Spesielt ser Byarkitekten viktigheten av å se «landskap og byrom» og «plassering av holdeplasser», i en sammenheng, fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene, og virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.</p> <p>Byarkitekten uttrykker at det kan være aktuelt å gi innspill til løsninger langs hele strekningen og for alle holdeplassene, men ønsker spesifikt å gi innspill til følgende holdeplasser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Torget, Sandbrogaten, Sandviken kirke, NHH: Med særlig fokus på tilpasning til landskap, byrom og bebyggelse, og styrke byens identitet i etablerte byområder. - Eidsvåg, Tertneskrysset, Nyborg: Med særlig fokus på Bybanen som strukturerende og identitetsgivende element for «nye» lokalsentre (transformasjonsområder) med stort utviklingspotensial rundt Bybanestoppene. <p>Byarkitekten ønsker muligheten til å gi innspill til utforming av hovedsykkelruten fra Bradbenken til Munkebotnstunnelen, med tanke på integrering i bybildet og prioritering av gående i sentrale byområder.</p>	eksisterende og det planlagte.
18	39	Statens vegvesen	Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.	Statens Vegvesen har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er

		<p>Vegvesenet stiller seg svært positive til at det planlegges for en helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange, som er avgjørende for å nå mål om reduksjon av biltrafikken i Bergen. Stiller seg støttende til bybanens to hovedmål (skal bidra til god byutvikling og skal gi en trygg og effektiv reise), og til at lokale myndigheter gjennom planlegging av bybane og sykkelveg til Åsane følger opp føringer om nullvekst i biltrafikken og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p><u>Sykkel</u> Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafikksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende med høy standard.</p> <p>En skulle helst sett at planarbeidet tilrettela for en sammenhengende sykkelrute gjennom sentrum, men har forståelse for at planarbeidet for sykkel følger dette byggetrinnet for Bybanen. Forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge</u> Planarbeidet må tidlig avklare hvordan byggingen kan skje trinnvis slik at framkommeligheten i sentrum og på det overordnede vegnettet ivaretas på best mulig måte. Kommenterer at forlenging av Fløyfjellstunnelen er viktig for den totale gjennomføringstiden av prosjektet, og at planarbeidet bør legges opp slik at en så tidlig som mulig kan få startet opp arbeidet med tunnelen.</p> <p><u>Koordinering mot andre planer</u> Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traséen, både offentlige og</p>	<p>gjennomført mange møter med Statens Vegvesen, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet.</p> <p>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</p> <p>Utbyggingsrekkefølge: Faseplaner for anleggsgjennomføringen legger opp til at arbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel skal starte så tidlig som mulig. Det er vurdert som nødvendig å åpne forlenget Fløyfjellstunnel før man kan starte arbeidet i dagens E39, Åsaneveien. Anleggsarbeidet med forlenget Fløyfjellstunnel må koordineres med Statens vegvesen sitt prosjekt Fløyfjellstunnelen sør.</p> <p>Koordinering mot andre planer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vågsbotn: Det er avholdt flere møter med SVV angående løsninger i Vågsbotn. Byggearbeid for de to prosjektene/planene må koordineres, både dersom bygging skjer parallelt og dersom bygging skjer på ulike tidspunkt. Den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn skal ikke komme i
--	--	--	---

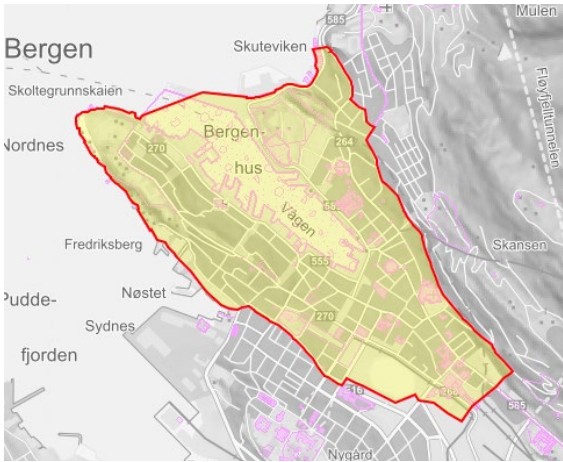
		<p>private. God koordinering mot disse planene er viktig for effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg. Vil særskilt trekke frem behovet for koordinering mot følgende planprosesser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vågsbotn: SVV's kommunedelplan for E16/ E39 Arna-Vågsbotn-Nordhordlandsbrua er i oppstartsfasen. Kommenterer at det her blir avgjørende å finne felles gode løsninger med Bybanen i Vågsbotn. - Eidsvågveien: SVV har satt i gang arbeid for områderegulering av deler av FV267 Eidsvågveien for tilrettelegging for sykkel og gange. Planarbeidene må sees i sammenheng for å finne gode koblinger for gående og syklende. <p><u>Forhold til vassdrag</u></p> <p>SVV er i henhold til Regional plan for vannregion Hordaland 2016-2021 pliktig til å gjennomføre tiltak for å oppgå god økologisk tilstand i en rekke vegnære innsjøer i planperioden. Griggastemma i Åsane er en av innsjøene som står på tiltakslisten til planen. Vegforurensningen her er godt dokumentert og må håndteres i to trinn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fjerning av råttent bunnvann som følge av saltindusert stagnasjon fra vegsalt. 2. Legge ned rensesystem for overvann fra E39. <p>SVV kommenterer at de ønsker å gjennomføre tiltak i 2018 for å fjerne råttent bunnvann fra innsjøen. For å unngå dobbeltarbeid vil rensesystemet for overvann avventes til bybanetraséen er avklart. Oppfordrer bybanen til å vise hensyn til innsjøen Griggastemma, og i størst mulig grad bevare innsjøen som et viktig innslag av natur og muligheter for friluftsliv. Trasé langs østsiden av innsjøen vil bety samkjøring av SVV sin nedlegging av rensesystem på strekningen.</p> <p><u>Medvirkning i videre arbeid:</u></p>	<p>konflikt med E16/E39-prosjektet, men løsninger for E16/E39 må også tilpasses den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eidsvågveien: Selve planarbeidet med områdereguleringsplan av deler av FV367 som SVV henviser til i sin merknad, er avsluttet. Reguleringsplanforslaget for Bybanen inneholder koblinger for gående og syklende mot nord-vest i Helleveien ved NHH holdeplass (delstrekning 2), og mot sør-vest i Eidsvågveien ved Eidsvåg holdeplass (delstrekning 3). Koblingene tilpasser seg dagens situasjon og kan koble seg på et eventuelt fremtidig prosjekt for tilrettelegging av sykkel og gange rundt Eidsvågneset.
--	--	---	---

			<p>SVV peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid.</p> <p>Uttalelsen til varsel om oppstart ikke er uttømmende, SVV vil følge arbeidet og komme med tilbakemeldinger underveis.</p> <p>Når områdereguleringsplanene blir lagt ut til offentlig ettersyn og det foreligger et konkret planforslag, vil SVV vurdere om deres interesser er tilstrekkelig sikret i planen.</p>	
19	38	<p>Hordaland fylkeskommune (HFK)</p> <p>(nå: Vestland fylkeskommune (VLFK))</p>	<p><u>Generelt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønsker å bygge videre på suksessen til Bybanen og de investeringene som er gjort. I regionale planer og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen en prioritert satsing. Videre utbygging vil også bedre bruken av kapasiteten i dagens infrastruktur. • Understreker viktigheten av å utvikle et helhetlig og gjennomgående kollektivtilbud som er attraktivt for de reisende, er godt integrert i bybildet, forutsigbar, med høy frekvens og god fremkommelighet. Kommenterer at Bybanen er riktig konsept for Bergens størrelse, og at det er riktig å fortsette å videreutvikle dette konseptet. Å skulle koble sammen to ulike kollektivtransportkonsept i sentrum vil gi unødvendig store driftsutfordringer og arealkrevende løsninger. • Det supplerende busstilbudet mellom sentrum og Åsane må sikres god fremkommelighet, kort reisetid og funksjonelle byttepunkt. Ønsker særlig fokus på to punkt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fremkommeligheten for busser i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon. ○ Koblingen mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen. 	<p>Vestland fylkeskommune (VLFK) har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er gjennomført mange møter med VLFK, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet. Det er etablert en administrativ styringsgruppe som jevnlig har hatt møter under reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Planforslaget legger opp til at byggetrinn 5 mot Åsane kobles i sentrum med linjene mot Flesland og Fyllingsdalen, dvs. gjennomgående linjer. For et helhetlig kollektivsystem i Bergensområdet vil buss fortsatt spille en viktig rolle, og det er tilrettelagt for bussholdeplasser, terminaler og byttepunkt i reguleringsplanen. På DS4 er det også tilrettelagt for kollektivfelt. VLFK har kommet med innspill til løsninger for kollektivtrafikken underveis, både mtp. bane og buss.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> • Anbefaler at tilrettelegging for gående og syklende blir prioritert, men at standarden på sykkelvegene i sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanters behov. • Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjellstunnel til tross for at dette øker økonomisk risiko, og kompleksitet i prosjektet. Forutsetter at planarbeidet sikrer mest mulig samtidighet i utbyggingen av Bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel. • Fylkeskommunen er tiltakshaver, eier og ansvarlig for drift av Bybanen og må være tett koblet til den overordnede styringen av prosjektet. Anbefaler at det etableres en administrativ styringsgruppe som kan følge reguleringsarbeidet jevnlig med fokus på kostnadskontroll og problemstillinger av overordnet og prinsipiell karakter. Anbefaler at styringsgruppa utformer en prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplanen. • Understreker viktigheten av omforente løsninger, og anbefaler at det blir lagt inn tid i fremdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonene for skissefasen. • For å sikre gjennomføring av Bybanen til Åsane må det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mulig. Kommenterer at kostnader må drøftes som del av arbeidet. Det må bli planlagt for et realistisk prosjekt der det søkes kostnadsreduserende tiltak, spesielt knyttet til depot, tunnel og holdeplasser, og drift av buss, bane og infrastruktur. Den administrative 	<p>Systemet for sørgående av- og påkjøringsramper ved Åsane terminal foreslås å legges om, som gir bedre forhold for gående/syklende og bedre fremkommelighet for busser til/fra terminalen. Hesthaugveien langs terminalen og over Hesthaugbroen foreslås utvidet for å øke kapasitet og bedre fremkommelighet for buss. Nygårdstangen er ikke en del av dette planarbeidet.</p> <p>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</p> <p>Reguleringsplan for Bybanen har som formål å regulere tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. Reguleringsplan regulerer kun i liten grad utbyggingsareal langs traséen.</p> <p>Reguleringsplanforslaget legger opp til trafikkomlegging i Bergen sentrum. Planene tar utgangspunkt i løsninger beskrevet i Trafikkplan sentrum. Blant annet blir Bryggen stengt for</p>
--	--	--	---	---

			<p>styringsgruppa skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å sørge for at konkrete løsninger i planarbeidet holder seg innenfor rammene av et realistisk finansieringsopplegg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. Anbefaler at det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler. • Anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjellstunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til: <ul style="list-style-type: none"> ○ Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen. ○ Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken. ○ Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken. <p>Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.</p>	<p>gjennomkjøring (kun åpen for varelevering til eiendommene), i tillegg blir Christies gate stengt for gjennomkjøring med privatbil. Planen muliggjør to trafikkfaser, i trafikkfase 1 er Torget åpen for gjennomkjøring – men vil se en betydelig trafikknedgang sammenlignet med dagens situasjon, og i trafikkfase 2 er Torget stengt for gjennomkjøring med privatbil.</p> <p>Forlenget Fløyfjellstunnelen foreslås bred nok til at den kan åpnes for tovegs trafikk i ett løp. Å åpne <i>dagens</i> Fløyfjellstunnel for tovegstrafikk i ett løp er en del av prosjektet Fløyfjellstunnelen sør, som tilhører SVV og ligger ikke innenfor denne reguleringsplanen. Det har vært dialog mellom de to prosjektene, både mtp. løsningsvalg og anleggsfase. Løsningene må detaljeres og koordineres videre. Anleggsarbeid for forlenget Fløyfjellstunnel og Fløyfjellstunnelen sør må skje parallelt og koordineres videre. Reguleringsplan for Bybaneprosjektet (inkl. forlenget Fløyfjellstunnel) regulerer et stort nok (underjordisk) areal til at løsningen kan tilpasses flere alternativer for Fløyfjellstunnelen sør, og nøyaktige løsninger må avklares videre.</p>
20	37	Helsevernenheten, Bergen kommune	<i>Merknad er kun sendt til DSS. BK vurderer den til å omhandle alle DS.</i>	Det er gjennomført flere møter med Helsevernenheten, i deres rolle som

			<p>Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet. Lov om folkehelsearbeid § 4.3, pålegger helsetjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt i andre offentlige organers planlegging.</p> <p>Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel.</p> <p>Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.</p> <p>Anbefaler ikke sykkelfelt. Mener at sykkelveier er bedre da disse er mer tilgjengelige for alle typer syklist. Peker spesielt på at for eksempel barn ikke er like øvet i trafikken som voksne og har behov for trygge sykkelveier.</p>	<p>helsemyndighet.</p> <p>Reguleringsplanforslaget inneholder en gjennomgående hovedsykkelrute mer et klart skille mellom gående og syklende. Koblinger mellom hovedsykkelruten og andre ruter i sykkelnettet i Bergen kommunes Sykkelstrategi, er ivaretatt.</p> <p>I Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkelfelt, ikke sykkelveg. Sykkelfelt er en mer bytilpasset og fleksibel løsning. Dette er i tråd med håndbøker og anbefalinger om at sykkelfelt egner seg best i sentrumsområder der det er tett mellom målpunkt og kryss/avkjørsler, mens sykkelveg anbefales på strekninger med større grad av gjennomkjøringstrafikk og lengre mellom målpunkt og kryss/avkjørsler. Lite biltrafikk og lave hastigheter er tiltak som bidrar til at dette er trafiksikre løsninger.</p>
21	29	Kystverket Vest	<p>Har ingen merknader til oppstartsmeldingen.</p> <p>Gjør oppmerksom på at tiltak i sjø eller som kan påvirke sikkerhet eller fremkommelighet til sjøs krever tillatelse etter havne- eller farvannsloven. Peker på at det er Bergen og Omland havnevesen som er myndighet i dette tilfellet.</p>	Tatt til etterretning.
22	46	Riksantikvaren	<p>Riksantikvaren</p> <p><u>DS1</u> og <u>DSS</u></p>	Tatt til følge. Se juridisk del av planforslaget for DS1.

			 <p>Varsler innsigelse dersom realisering av ny infrastruktur er i konflikt med vernebehovene innenfor middelalderbyen (omriss til venstre).</p> <p>Ber om ekstra utredning ifm anlegg som berører festningsområdet som er vedtaksfredet, Sandbrogaten, Bryggen og Øvregaten.</p> <p>Bryggen sin verdensarvstatus samt grunnvannstand må ikke trues.</p> <p>Informerer om prosess mellom statlig forvaltning av verdensarv, og UNESCO, og som Klima- og miljødepartementet har ansvaret for.</p>	<p>Verdensarvstedet Bryggen ivaretas som kulturarv i ny situasjon, samt under anleggsgjennomføringen, i tråd med Bystyrets vedtak 15.12.2021.</p> <p><u>DSS:</u> Sykkelrute rundt festningen vil ikke komme i konflikt med vernebehovene. Parkeringsplass nord for festningen omreguleres og vil brukes til grøntområde. Tilkomst ivaretas.</p>
23	46	Sjøfartsmuseet	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritert område for kulturminne i vann pga. mølledrift i Eidsvåg på 1600-tallet. Vannkraft fra elv for mølledrift. I henhold til Kulturminnelovens §§ 9 og 10 har tiltakshaver undersøkingsplikt, og marinarkeologiske undersøkelser må gjennomføres. - Dersom DS1 eller DSS får tiltak i sjø - kan det settes krav om marinarkeologiske undersøkelser i spesifikke og berørte områder 	<p>På DSS gjennomføres ikke tiltak i sjø.</p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807494	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
24	26	Bergen Arkitekthøgskole Gnr/bnr 168/350	<p>Kommenterer at de har anlagt egen innendørs sykkelparkering med stor dekning for egne brukere. Kommenterer at dagens Kristiansholm-planer går ut over deres utenomhusareal, og at de ikke har kapasitet til å invitere bysykkelparkering inn på egen tomt, men at de er positive til bysykkelparkering i nærheten av skolen. Foreslår bysykkelstativ over nedkjøringen til parkeringskjeller for Kristiansholmområdet, sør for skolen.</p> <p>Stiller seg positive til at sykkelsti muligens skal kjøres gjennom silovolumet deres, men presiserer at dette må gjøres i god dialog med dem som huseier, og at prosjektet må gjennomføres på en slik måte at det ivaretar de romlige mulighetene de høye silokamrene gir.</p> <p>Peker på alternativ 2 (av de to utredede alternativene) som best, der det kjøres gjennom hele siloen sin lengde, heller enn å kappe av et hjørne. Kommenterer at de da ser for seg at det kan lages en «sykkelkatedral» som virkelig kan bli en opplevelse for syklistene.</p> <p>Kommenterer at prosjektet ikke må – og heller ikke trenger – gå på bekostning av produksjons- og visningsrommet for kunst som er i silokjelleren. Stiller som premiss at sykkelstien holder seg på bakkeplan og at aktiviteten i silokjelleren blir ivaretatt. Stiller også som premiss at det jobbes romlig bevisst med de unike høye volumene sykkelstien vil skjære gjennom.</p> <p>Peker på at Kristianholm-planene som snart legges ut på høring viser offentlige gangforbindelser på BAS sin eiendom langs sjøen og fra</p>	<p>Sykkelveg gjennom «silovolumet» ble vurdert tidlig i planarbeidet, men anbefales ikke da man fant en løsning med sykkelveg og tosidig fortau uten å behøve inngrep i eiendommen.</p> <p>Dagens avkjørsel ivaretas. Bruk av eiendommen, inkl. plasser til bysykler og eventuelle gangforbindelser over eiendommen er ikke et tema i dette reguleringsplanforslaget.</p> <p>Deler av tomten nærmest Sjøgaten reguleres til midlertidig rigg- og anleggsareal til bruk under anleggsfasen. Nærmere detaljer rundt dette må detaljeres videre i prosjektering og byggefase, og håndteres av utbygger.</p>

			<p>Sjøgaten ut til sjøen. Kommenterer at selv om det i planen er skissert egne traséer for dette inne på BAS sin tomt, ser de for seg at fri ferdsel av gående og syklende gjennom deres utendørs studio- og lagringsplass lett kan forstyrre undervisningen. Anser dette derfor som uheldig.</p> <p>Beskriver at det derfor er viktig at det i planen for sykkeltrasé blir funnet en akseptabel løsning som knytter hovedtraséen til områdets gang- og sykkelstier på en akseptabel måte med god faglig dialog med de som brukere under kommunens videre konkretisering av planene.</p> <p>Kommenterer at de regner med å bli kompensert for evt. tapte areal i forbindelse med realisering av planene.</p>	
25	27	Sandviksveien borettslag, Amalie Skrams vei 46-52 Gnr/bnr 168/74	<p>Kommenterer at det må legges like mye vekt på gående som syklende når det anlegges sykkelvei. Trekker frem: God sikt, overganger må merkes tydelig med at syklist har vikeplikt for gående. Der det kommer kryssende trafikk må kryss med lys for syklende opprettes.</p> <p>Sykkelveien ikke må anlegges slik at den er til ulempe for eiendommene som den grenser til, og at bruken av eiendommene ikke må begrenses langs sykkelveien.</p> <p>Sykkeltunneler må utredes og utformes på en slik måte at det føles trygt – hvis ikke vil sykkeltunneler virke som en hindring.</p> <p>Det må tas hensyn til ny sykkelveg og kollektivfelt mellom Sandivkstorget og E39 ved Glass Knag.</p> <p>Peker på at det er viktig at borettslaget og beboerne er informert om de planer som blir iverksatt, samt at det samarbeides med</p>	<p>Plangrense mellom de ulike reguleringsplanforslagene i bybaneprosjektet er justert etter oppstart av prosjektet. Gjensidige-krysset og Sandviksveien forbi Sandviksveien borettslag er nå en del av DS2, ikke DSS.</p> <p>Sykkelveg med fortau foreslås på vestsiden av vegen langs Reperbanen. Kollektivfelt foreslås fjernet, det vil si at det kun blir to kjørefelt – ett i hver retning. Sykkelveien ligger dermed på andre siden av gaten fra borettslaget og vil ikke begrense bruken av eiendommen.</p> <p>Generelt: For bybaneprosjektet generelt er forholdene for både gående og syklende</p>

			<p>beboerne langs traséen.</p> <p><i>Sandviksveien boretslag har også merknad på DS2. Se DS2 (dok.nr. 48).</i></p>	<p>viktig. Det legges opp til brede, gjennomgående fortau der det bygges sykkelanlegg. Det legges opp til trafiksikre løsninger med god sikt og merking. Reguleringsplanforslaget inneholder både signalregulerte krysningspunkt og ikke-signalregulerte krysningspunkt, avhengig av lokale vurderinger knyttet til blant annet trafiksikkerhet og fremkomemlighet.</p>
26	<p>Saksnr 201807497</p> <p>Dok.nr. 51</p> <p>Obs annet saksnr</p>	Naturvernforbundet i Hordaland	<p>Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljødeleggende trenden fra 70-, 80- og 90-tallet for bilbyen Bergen. Bergen var i ferd med å bli kvelt av biler og lokal luftforurensning.</p> <p>Uttrykker at en bybane til Åsane haster for å sikre en køfri, forutsigbar kollektivakse med høy kapasitet og god tilgjengelighet. Sammen med dobbeltspor til Arna, gir dette et godt grunnlag for å bygge Gode, grønne Bergen med kraftig redusert bilavhengighet.</p> <p>Positive til at Bybanen går over Bryggen for å sikre en bane som går mest mulig i dagen, samt at det skrer god tilgjengelighet og lave kostnader. Dette gir best mulighet for å fjerne trafikklummen foran Brygge, og gir best garanti for å sikre verdensarvstatusen mot trafikklum.</p> <p>Ønsker at planforslaget foreslår tiltak som reduserer overveltningstrafikk over Øvregaten og økt trafikk over Danmarks plass.</p> <p>Planen bør ha et bilfritt sentrum som mål, fremmes sammen med en god sykkelveg mot nord.</p>	<p>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet. Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvregaten (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</p> <p>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet</p>

			<p>Foreslår å inkludere hele strekningen fra Bergen sentrum til og med holdeplassen Amalie Skrams vei i byggefase 1 for å sikre oppstart så raskt som mulig. Bekymret for at oppstart kan bli hele 10 år frem i tid.</p> <p>Det er Naturvernforbundets visjon at Bybanen i dagen på strekningen sentrum – Sandviken kan suppleres av et lynalternativ i fjell uten underjordiske stopp i fremtiden.</p>	<p>byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjelltunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</p>
27	13	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen	<p>Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen (FFO Bergen) ønsker å komme med et generelt svar på denne høringen. FFO er Norges største paraplyorganisasjon for organisasjoner for mennesker med ulike funksjonshemninger og psykisk og kronisk sykdom. Det overordnede målet vårt er samfunnsmessig likestilling og samfunnsdeltakelse for funksjonshemmede og kronisk syke.</p> <p>UU og tilgjengelighet for alle må ivaretas videre i prosessen. Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for mennesker med spesielle behov, og berører blant annet områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi, samferdsel og transport, byggverk og uteområder, samt tilgang til produkter.</p> <p>Minner om at Bybanen brukes av alle i samfunnet, uavhengig av fysisk eller psykisk helse. Påpeker viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p> <p>Kommenterer at eksisterende lovverk og lignende dekker dette, men anser det allikevel som relevant å påpeke viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p>	<p>Det er gjennomført møter i bybaneprosjektet med FFO underveis i arbeidet med reguleringsplanene.</p> <p>Universell utforming (UU) og tilgjengelighet for alle har vært et viktig premiss i utarbeiding av løsninger for både kollektiv, gange og sykkel i planarbeidet. Dette er et arbeid som også må følges opp i prosjektering og bygging av anleggene som reguleres i reguleringsplanen.</p>
28	41	07000 Bergen Taxi	<p>07000 Bergen Taxi avga to høringsuttalelser til forrige runde med planarbeid for bybane til Åsane (datert 19.04.13 og 28.10.13) der vi la vekt på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En generell bekymring for manglende hensyn til/omtale av 	<p>Etablering av bybanetrasé og omlegging av kjøremønster (spesielt i sentrum) vil ha konsekvenser for taxi, både med endret kjøremønster og plassering av</p>

			<p>taxi i utredningen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behovet for god fremkommelighet i sentrum og opprettholdelse av alle eksisterende taxiholdeplasser, samt viktigheten av at videre utbygging får minst mulige konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. - Understreking av behovet for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkt som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH. <p>Vi ber innstendig om at taxinæringen denne gangen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan sikre best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Vi gjentar vårt ønske om en bybane med minst mulig inngrep i bybildet og minst mulig negative konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Vi vil understreke betydningen av at persontransport med taxi betraktes som en del av kollektivtransporten i denne typen planprosesser. Vi viser i den sammenheng til de føringer som er lagt i Statens Vegvesens håndbok 232 for etablering av kollektivterminaler, samt til tilsvarende planprosesser rundt andre kollektivterminaler i Bergen, bl.a. i Birkelandsskiftet der en konstruktiv prosess har ført til gode løsninger for både reisende og involverte aktører.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal, og ser frem til en konstruktiv planprosess i tiden fremover.</p>	<p>taxiholdeplasser. Enkelt plasser er foreslått erstattet innenfor plangrensen, noe vil måtte løses utenfor denne planen.</p> <p>Rundt banelholdeplasser er forhold for rutebuss prioritert ved å gi gode, nære og universelt utformede byttepunkt mellom buss og bane. På NHH og Åsane terminal foreslås terminaler. På Åsane terminal foreslås egne plasser for taxi langs Hesthaugvegen tilknyttet buss- og baneterminal. På Vågsbotn vil det være plass til å reservere areal til taxi, der detaljert løsning kan prosjekteres i byggefasen.</p> <p>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</p>
--	--	--	--	--

		<p>To tidligere høringsuttalelser vedlagt.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).</u></p> <p>Behov for god fremkommelighet og opprettholdelse av eksisterende taxiholdeplasser. Viktig at videre utbygging får minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. Ønsker ikke bane over Bryggen.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten (SVV håndbok 232).</p> <p>Behov for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkter som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH.</p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og ønsker en bybane realisert med minst mulig inngrep i bybilder og minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Understreker behovet for sømløs overgang mellom taxi og bane på en terminal som skal betjene et stort og tett befolket område. Terminalområder må ta hensyn til universell utforming slik at passasjerer med spesielt behov for særskilt assistanse kan komme til terminal i taxi for å bruke Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt som etableres ifm. utbyggingsplanene for sentrale deler av Åsane.</p> <p>Ber om at taxinæringen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at det kan sikres best mulige løsninger for alle former</p>	
--	--	--	--

		<p>for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Beskriver at de gjerne tar del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelse til 201125114, Bybane sentrum-Åsane (datert 19.04.2013).</u></p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen. Frykter for Bryggens verdensarvstatus, som vil være uheldig både for innbyggere og turismen. Om banen legges over Bryggen, må det være åpent for taxi og buss i samme trasé.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten.</p> <p>Bybaneholdeplasser er viktige trafikkpunkt og det må derfor sikres gode overganger mellom Bybanen og andre kollektivtransportmidler – deriblant taxi. Sømløse overganger vil øke Bybanens attraktivitet. Dårlige overgangsmuligheter vil erfaringsmessig føre til trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Krav til universell utforming må inkludere enkel overgang til/fra taxi for å unngå å hindre enkelte brukergrupper i å kunne Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt på lik linje med andre former for kollektivtransport, at ingen gjeldende kollektivtraséer/felt berøres uten at fullverdige erstatningsløsninger inkluderes i planene, og at ingen gjeldende taxiholdeplasser berøres av planene uten at fullverdige erstatningsløsninger utredes og 07000 Bergen Taxi involveres i prosessen.</p>	
--	--	--	--

			<p>Kommentar til spesifikke bybanestopp:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Endestopp/Vågsbotn: Som endestopp vil dette betjene bybanebrukere fra nordlige områder. Sentralt at det legges opp til sømløs overgang til/fra taxi. - Hesthaugen/Åsane terminal: Sentralt trafikknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir viktig. Taxi må hensyntas. - NHH, Eidsvåg og Åstveitskogen: Vil trolig være et stopp med høy trafikk og stort behov for videre transport. Enkel overgang blir viktig også her. <p>07000 Bergen Taxi vil ut fra ovennevnte punkter innstendig anmode om at persontransport med taxi i større grad inkluderes i planer og konsekvensvurderinger – både hva angår generell fremkommelighet for taxi som kollektivt transportmiddel og adkomst til bybanestopp.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer om dette er ønskelig.</p>	
29	14	LUKS	<p>Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.</p> <p>Tilstrekkelig areal for varetransport etc. Minimum lastebilstørrelse 12m, bredde 3,2m, høyde 4,5m.</p> <p>Støysikring mot boliger.</p> <p>Loverk for varetransport og varemottak må følges. TEK skal ivaretas, IK-Mat-forskriften må følges hva gjelder ubrukt kjølekjede, Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varens plassering må følges (maks 50m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.</p>	<p>Varelevering har vært et viktig tema i planarbeidet. Vegnett med gater, kryss og avkjørsler er dimensjonert for ulik størrelse på kjøretøy (lastebil, vogntog etc.) etter vurdering av hvilken størrelse som anses nødvendig. Tilkomst for varelevering og areal for varelevering er vurdert som en del av planarbeidet.</p> <p>Det er gjennomført flere møter med representanter for LUKS, og LUKS har kommet med innspill til løsninger underveis for å blant annet sikre at varetransportbehov blir ivaretatt og</p>

			<p>LUKS skal delta på møter om videre planlegging og utarbeidelse for hver delstrekning, som må foretas så tidlig at kommunens ansvar for å sørge for lovlign adkomst og varemottak til alle virksomheter ivaretas.</p>	<p>lovverk for transport/mottak følges.</p>
--	--	--	---	---

Merknadskart

Sandviksveien borettslag, Amalie
Skrams vei 46-52

Båt og motorservice,
Sandviksbodene 63

BAS, Sandviksbodene 59

ST1, Sandviksveien 4B

Skuteviksboder 13

Bergenhus festning

