

## Vedlegg G1

31.03.2023

### Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten

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

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

Til delstrekning 3 (DS3) er det mottatt 22 uttalelser fra høringsinstanser og 51 merknader fra lag, organisasjoner og privatpersoner. I tillegg er det mottatt totalt 5 uttalelser og innspill til de to begrensede høringene gjennomført for DS3 i perioden 13.02.2023 – 13.03.2023. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjema.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Delstrekning 3 (DS3), Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset.**  
*PlanID 65820000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20563*

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

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

## DEL I – Felles uttalelser og merknader

### Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

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

OBS: Innsigelse fra NVE er oppsummert og kommentert i Del 2 av dokumentet.

### Offentlige uttalelser – tabell

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

### Merknader fra lag og organisasjoner – tabell

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

## Merknader fra private interesser – tabell

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

## Offentlige uttalelser med innsigelse

### Statens vegvesen

Dato: 19.12.2022

#### *Uttale med innsigelse:*

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

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

#### **Innsigelse**

Fremmer innsigelse på fire punkt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

#### **Innsigelser**

##### 1. Rekkefølgekrav til anleggsgjennomføring

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

##### 2. Trafikksikkerhetsrevisjon

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

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

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

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

4. Miljøløkket i Eidsvåg.

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

### **Generelle merknader alle delstrekninger**

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

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

Sykkelparkering ved bybanestoppene er ivaretatt.

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

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

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

Broer og konstruksjoner: Tas til orientering.

Støy: Tas til orientering.

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

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

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

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

## Vestland fylkeskommune

Dato: 14.12.2022/20.01.2023

*Uttale med innsigelse:*

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

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- f. Etappevis utbygging må vurderes for å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen. *Etappevis utbygging er vurdert mht. funksjonaliteten til kollektivsystemet og hensynet til byutvikling. Vurderinger knyttet til kostnader og finansiering må tas i den videre prosessen etter vedtak av reguleringsplanene.*

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

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

DS1 Kaigaten – Sandbrogaten - uttale med innsigelse

*Uttale:*

13.

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

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

*Fagetatens kommentar:*

*Punkt 13 a og b:*

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

*Punkt 13 c:*

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

## DS2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen - uttale med innsigelse

*Uttale:*

14.

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

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

#### DS3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DS4 Tertneskrysset – Vågsbotn

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DSF Fløyfjelltunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

##### *Uttale:*

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

##### *Fagetatens kommentar:*

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

#### DSS Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien

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

*Fagetatens kommentar:*

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

DSFF Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

Ekstrakt av Saksutgreiing fra Vestland fylkeskommune

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

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

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

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

*Administrative innsigelser til planforslagene og oppfølging av Fagetaten:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar til øvrige merknader:*

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

## Offentlige uttalelser

### BIR

Dato: 12.01.2023

#### *Merknad:*

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

### Byantikvaren

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

Innspillene er fulgt opp i samarbeid med Byantikvaren. Konsekvensene for Bryggen som verdensarv, slik de blir beskrevet i KUVA rapportene og i den gjennomførte Advisory Mission, er fulgt ytterligere

opp som del av oppfølging av høringsinnspillene fram mot endelig plan, og som rekkefølgebestemmelser.

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

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

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

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

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

## Byarkitekten

Dato: 21.12.2022

### *Merknad:*

Byarkitekten har overordnede innspill som forholder seg til følgende temaer:

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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



## Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Dato: 04.11.2022

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

## Fiskeridirektoratet

Dato: 20.12.2022

### *Merknad:*

Er i første rekke opptatt av at store veg- og baneprosjekt har tilstrekkelig plan for håndtering av overskuddsmasser. Sjødeponi og avrenning fra landdeponi kan medføre stor risiko for marint miljø. Spørsmål til håndtering av overskuddsmasser og deponering av disse er omtalt i Massedeponeringsplan og Miljøprogram. Av overskuddsmassene, som er beregnet til 900.000 pam3, skal 770.000 pam3 transporteres direkte til saltimporttomten i Sandviken for utskiping og bruk i andre byggetiltak. Øvrig restoverskudd av sprengstein, i størrelsesorden 130 000 pam3, må transporteres via etablert vegnett fra uttakssted til midlertidig eller permanent deponi utenfor planområdet, alternativt brukes i andre nærliggende byggeprosjekter. Tunnelarbeidene vil samlet generere ca. 125 000 pam3 bunnrensk som skal håndteres etter regelverket for forurenset avfall.

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

### *Fagetatens kommentar:*

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



## Statsforvalteren

Dato: 20.12.2022/02.02.2023

*Uttale:*

Brev, datert 20.12.2022

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

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

### **Overordnet**

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

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

### **Nytte/kostnad**

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

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

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

### **ROS og beredskap**

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

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

### **Havnivåstigning og stormflo (gjelder delstrekning 1)**

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

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

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

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

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

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

### **Oppsummering - dialogmøte**

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

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

[Brev, datert 02.02.2023](#)

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

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

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

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

### **Nytte/kostnad**

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

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

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

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

### **Havnivåstigning og stormflo**

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

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

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

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

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

### **Tunnel Koengen**

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

### **Oppfølging av innsigelsene**

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

## Ungdomsrådet

Dato: 11.01.2023

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

Merknaden tas til orientering.

## Merknader fra lag og organisasjoner

### Bergen Næringsråd

Dato: 20.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

### Bergen Sentrum 2050

Dato: 15.12.2023 (DS1) / 21.12.2022 (felles)

#### *Merknad:*

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

En overordnet vurdering av Bergen 2050 sitt forslag er:

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

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

## Bergenslisten

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Bergen Taxi

Dato: 21.12.2022

*Merknad:*

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

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

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

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



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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

## Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, LUKS

Dato: 5.12.2022

#### *Merknad:*

#### Felles:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

## Naturvernforbundet

Dato: 24.12.2022

#### *Merknad:*

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

## Syklistforeningen

Dato: 19.12.2022

#### *Merknad:*

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

#### **Felles for alle delstrekninger:**

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

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

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

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

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

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

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

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

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

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

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

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

## Merknader fra private interesser

### Aksjonsgruppen Bergens mødre

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

### Jon Hamre

Dato: 21.12.2022

#### *Merknad:*

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

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

#### *Fagetatens kommentar:*

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

En overordnet vurdering av Hamre sitt forslag er:

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

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

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

## Karen Ellinor Iden

Dato: 21.12.2022

### *Merknad:*

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

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

### *Fagetatens kommentar:*

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

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

## Knut Øvrebø

Dato: 20.12.2022

### *Merknad:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

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

## Mads Toft

Dato: 11.11.2022

*Merknad:*

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

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

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

*Fagetatens kommentar:*

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

## Spjenk Refsdal

Dato: 20.12.2022

*Merknad:*

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

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden tas til orientering.

## Sylvia Padlesak

Dato: 10.11.2022

### *Merknad:*

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

### *Fagetatens kommentar:*

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



## DEL II – uttalelser og merknader til Delstrekning 3

### Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS3-37	Statens Vegvesen
DS3-40	Norges vassdrags- og energidirektorat
DS3-105	Vestland fylkeskommune

### Offentlige uttalelser – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS3-33	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, faggruppe gravplass
DS3-38	Bane Nor
DS3-41	Vestland fylkeskommune, arkeologiske registreringer
DS3-46	Bystyrets kontor, Barn og unges representant, Bergen kommune
DS3-47	Helsevernenheten, Bergen kommune
DS3-57	Bymiljøetaten (BME), Bergen kommune
DS3-87	Bergen vann, Bergen kommune
DS3-88	Bergen brannvesen
DS3-89	Klimaetaten, Bergen kommune,
DS3-90	Byantikvaren
DS3-91	Byarkitekten
DS3-104	BKK

### Merknader – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS3-82	Åsane historielag
DS3-83	Bergen bondelag
DS3-32	Martin Steinseide
DS3-34	Trond Lilletveit
DS3-36	Arkoconsult på vegne av Gripsgård eiendom AS (gnr 209, bnr 108, 191 og 277)
DS3-39	Jeko eiendom (gnr. 211, bnr. 14)
DS3-44	Jorunn R Daa
DS3-50	Kari Eikås
DS3-51	Konseptbygg på vegne av Blådalen Eiendomsutvikling AS (gnr. 209, bnr. 492)
DS3-53	Rune Daae
DS3-54	Bergen golfklubb
DS3-55	Sameie Fokus U, Ervikveien 47-49-51
DS3-56	Morten Kvalheim (Gnr. 211, bnr. 103, Ervikveien 54)
DS3-58	Rasmus Meyers Legat (Gnr. 209, bnr. 1)
DS3-61	Advokatkontoret Harris for gnr.209, bnr.58,81,424

DS3-62	Christian Vevatne og Elisabet Vevatne (Gnr. 216, bnr. 888)
DS3-64	Eidsvåg senter (ES) v/ Bjørn Østbø (gnr. 215, bnr. 13,27 m.fl)
DS3-65	Kirsti Isdal (Gnr. 209, bnr. 210)
DS3-66	Torleif Storaas (Ervikveien 89, gnr. 209, bnr. 44 )
DS3-67	Torunn Ervik og Evy Kleiveland (Ervikveien 65, gnr. 211, bnr. 89 )
DS3-68	Knut Arne Vedaa
DS3-69	Gunnar Storaas (Gnr 209, bnr 44 )
DS3-70	Øvre Eide gård v/ Arild Nydegger Øvre – Eide
DS3-81	Grunneiere på Øvre- Eide: Arild Nydegger Øvre - Eide (gnr. 215, bnr 2,8,10) og Johanna Eide (gnr 215, bnr 4)
DS3-71	Cardo 8614 AS (Eidsvågbakken 13, gnr. 216, bnr. 1278 og 1248)
DS3-72	Berit Hessevik (Stallkleiven 4)
DS3-73	Sondre Djukastein (Ervikveien 109 seksjon A og B , gnr 109, bnr 69)
DS3-74 og 84	Lillian Johnsen og Berit Johnsen
DS3-75	Melissa Laureen Hope
DS3-76	Advokatkontoret Harris for Eidsvåg fabrikker (216, bnr 831, Tyriveien 68)
DS3-77	Tone Holmås (Storbotn 75, gnr. 209, bnr. 122 )
DS3-80	Even Oleson Sørland
DS3-85	Jarle Aage Helløy
DS3-96	Bergen taxi
DS3-103	Advokatkontoret Harris på vegen av Griggastemma utbygging
DS3-121	Norges miljøvernforbund
DS3-106	Alsharifi, Khalid

## Begrenset høring Merknader/ uttalelser – tabell

Dok.nr.	Avsender
DS3-116	Vestland Fylkeskommune
DS3-117	Harris Advokat firma AS/ Griggastemma
DS3-115	Statens vegvesen
DS3-112	Bergen Vann
DS3-120	Bymiljøetaten

## Oppsummering – Offentlige uttalelser med innsigelse

### Statens vegvesen (SVV)

DS3-37, 07.12.2022

#### Innsigelse:

1. Styringsmål: Innsigelsen gjelder delstrekning forlenget Fløyfjelltunnel og delstrekning 3, og omhandler manglende styringsmål for den delen av prosjektet som omfatter E39. Innsigelsen løses ved at departementet fastsetter et styringsmål. For å få fastsatt styringsmål må det foreligge kvalitetssikret anslag og endringslogg for tiltaket.
2. Miljølokk: foreslått miljølokk er ikke nødvendig del av riksplanlegget og må utgå av planforslaget.

#### *Fagetatens kommentar:*

Statens vegvesen har i mars 2023 satt styringsmål for E39 Fløyfjelltunnelen nord, grunnlaget for innsigelsen har dermed falt vekk.

Punkt 2 følges opp i dialog mellom byrådsavdelingen i Bergen kommune og Statens vegvesen.

En forlenget E39 vil gi negative konsekvenser for nærområdet og miljølokket vil være et avbøtende tiltak. Støysonen vil strekke seg over store deler av Eidsvåg sammenlignet med dagens situasjon, og sonen for luftforurensning vil øke betraktelig sammenlignet med dagens nivå fra Eidsvågtunnelen uten miljølokket. I tillegg vil forlenget E39 uten lokk danne en ny barriere i Eidsvåg og hemme tilfredsstillende bærekraftig arealbruk. Kommunen vurderer at miljølokket er et godt tiltak for lokalsamfunnsutviklingen i Eidsvåg, og at tiltaket kan kompensere noe for fortsatt gjennomgangstrafikk av E39 i området.

### Vestland fylkeskommune (VLFK)

DS3-105, 12.12.2022

#### Innsigelse:

1. Kjøretilkomst til byutviklingsområde Griggastemma: Innsigelsen gjelder DS3 og omhandler om manglende kjøretilkomst til fremtidig byutviklingsområdet BS9 og BS10 ved Griggastemma. Innsigelsen kan trekkes når det er sikret vegtilkomst til byggeområde som ikke er i konflikt med viktige ganglinjer.
2. Kjøretilkomst til byutviklingsområde Eidsvåg: Innsigelsen gjelder DS3 og omhandler om manglende kjøretilkomst til fremtidig byutviklingsområdet BS5 og BS6 i Eidsvåg. Innsigelsen kan trekkes når det er sikret vegtilkomst til byggeområda som ikke er i konflikt med viktige ganglinjer.
3. Rekkefølgeforsegner Griggastemma: Innsigelsen gjelder DS3 og omhandler om omfanget av rekkefølgekrav på Griggastemma holdeplass. Rekkefølgekrav knytt til opparbeiding av Griggastemma bybaneholdeplass er for omfattende. Slik planforslaget ligger nå er det rekkefølgekrav om å opparbeide mer enn det som vurderes som nødvendig for å åpne bybanen.

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er lagt inn ny avkjørsel til fremtidig byggeområdet lengre sør i Ervikveien til byggeområde BS9 og BS10. Dette er gjort nærmere rede for i begrenset høring til berørte parter.

2. Det er lagt inn en ny tilleggsadkomst til fremtidig byggeområdet i plankartet som skal gi avkjørsel til BS5 og BS6. Dette løser utfordringene med manglende vegtilkomst til begge byutviklingsområdene.
3. Rekkefølgebestemmelser er endret med hensyn til omfang, ansvar og ferdigstilling av tiltak. Dette er gjort nærmere rede for i begrenset høring til berørte parter.

## Vestland fylkeskommune, arkeologiske registreringer

DS3-41, 08.12.2022, gjelder arkeologiske registreringer, rapport 62-2022

*Merk: Denne merknaden gjelder kun arkeologiske registreringer. Vestland fylkeskommune har også kommet med en større merknad til hele bybaneprojektet. Denne er oppsummert og kommentert i fellesdelen av merknadsoppsummering.*

### *Merknad:*

Den kulturhistoriske registreringen utført i juni og juli 2022 viser at det ikke er funnet automatisk fredede kulturminner innenfor delstrekning 3. Det er gravd 8 sjakter.

### *Fagetatens kommentar:*

Ingen oppfølging nødvendig.

## Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

DS3-40, 08.12.2022

### Innsigelse:

1. Flomfare i utløpet av Jordalsvatnet ikke er tilstrekkelig utredet og innarbeidet i planen: Innsigelsen gjelder DS3 og omhandler om avklaring av flomfare i utløpet av Jordalsvatnet. Dersom Bergen kommune sørger for å avklare reell flomfare i utløpet av Jordalsvatnet og innarbeide konklusjonene i planen slik at tryggheten blir ivaretatt og faren ikke øker for omkringliggende området, faller grunnlaget for innsigelse bort.

### *Fagetatens kommentar:*

### Innsigelse:

Reell flomfare, 200 års flom med klimapåslag, er innarbeidet i plankart som hensynssone H320\_2 Flomfare. Det er lagt inn bestemmelse om at tiltak i flomsonen ikke skal gi negative konsekvenser for flomforløpet i vassdraget. Planbestemmelsen er oppdatert slik at det er krav om fagkyndig dokumentasjon ved oppføring av tiltak.

## Oppsummering – Offentlige uttalelser

### Statens vegvesen (SVV)

DS3-37, 07.12.2022

#### *Merknad:*

1. Statens vegvesen mener at det er behov for oppstramming og spesifisering av bestemmelsene, oppretting av feil henvisninger og for skjønnsmessige krav. Foreslår annen tekst.
2. Anleggsområde #91-12 er for lite og må utvides for å sikre tilkomst for vannsikringstiltak i anleggsperioden. Se på løsning for å ivareta behov for anleggsområde og anleggstillkomst.
3. Anlegg i grunnen ved Selviktunnelen, begge tunnellop E39 må reguleres. SVV er kritiske til at sikringssone for bane går inn i eksisterende tunnel.
4. Avkjørsel o\_BKT4 fra påkjøringsrampe E39. Utforming må være trafiksikker, og behov for fravik må sjekkes ut.
5. Byggegrense E39 med forlenget portalløsning i Eidsvåg. Byggegrense for E39 for feltene BS7 og BS8 må tydeliggjøres og målsettes.
6. Støyskjerm E39 og Ervikvegen. Om eksisterende mur kan bære støyskjerm må avklares tidlig i byggeplanfasen.
7. Atkomst til luftesjakt E39. Planen må sikre parkeringsareal for driftskjøretøy.
8. Selvikveien kryssing i kulvert. Kulvert må reguleres i vertikalnivå 1.

*Se også merknad for hele bybaneprosjektet fra Statens vegvesen, og fagetatens kommentarer, under fellesdelen av dokumentet.*

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er justert og ryddet i bestemmelsene.
2. Tilkomst til området er sikret i bestemmelsene.
3. Tatt til orientering. Det er vurdert at det ikke er nødvendig å utvide planavgrensningen.
4. Det er utført trafiksikkerhetsrevisjon som vil ha avdekket om det var behov for fravik.
5. Det er laget målsetting for profil for portalløsningen i Eidsvåg.
6. Tatt til orientering.
7. Parkeringsareal for driftskjøretøy er sikret sammen med parkeringsareal for teknisk rom. Dette er sikret i bestemmelsene.
8. Kryssing i kulvert er endret

### Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

DS3-40, 08.12.2022

#### *Merknad:*

1. Munkebotnsvassdraget:  
Vassdraget kryssar eksisterande E39 (og ny bybanetrasé) i ein kulvert. I plankartet har de nytta aktsemdkart for flaum til å markere omsynssone H320 Flaumfare, også der bekken går i kulvert. Slik vi ser det er det uavklart om bekken kan overtoppe og krysse planområdet på overflata, og kvar det eventuelt i så fall vil renne. Vi vil rå dykk til å avklare dette.
2. Griggastemma, Sjurastemma og bekkeløp Ervikveien:  
Etter det vi kan sjå er 200 års flaum med klimapåslag innarbeidd i plankartet som omsynssone H320 Flaumfare. Dette bør gå fram av føresegnene. For å skilje omsynssoner med ulikt opphav frå ein annan kan de gi dei ulike namn slik: H320\_X, H320\_Y osv.

Framstillinga av flaumsonekart i rapporten, samt kart som viser endringar/konsekvensar er etter vårt syn noko tungt tilgjengeleg. Flaumsonekart for heile det undersøkte området er ikkje teke inn/vist. For å sjå konsekvensar ville eit kart som viser vasstandsendingar +/- vore enklare å forholde seg til enn å måtte samanlikne 2 kart manuelt. Rår Bergen kommune til å vurdere om ambisjonsnivået for handtering av flaumvatn bør aukast.

### 3. Allmenne interesser i vassdrag

Heilt nord i Griggastemma er det lagt opp til ei mindre utfylling. Utfyllinga grensar til BS9 der det er sett krav om detaljreguleringsplan før utbygging. NVE vil rå til at de også inkluderer o\_GP1 i dette plankravet.

Med unntak av det som ikkje er avklart i utløpet av Jordalsvatnet (jf. vår motsegn) vurderer vi at det ikkje er naudsynt med ytterlegare vurderingar av tiltak i planen etter vassressurslova.

### 4. Kantvegetasjon:

NVE vil rå dykk til å fastsette breidda på vegetasjonsbeltet i reguleringsplanen, og synleggjere det i plankartet. I område der det skal gjennomførast inngrep i anleggsfasen rår vi til at de innarbeider eit krav i føresegnene om å legge til rette for reetablering av ny stadeigen kantvegetasjon.

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Det skal gjerest en mer detaljert flomsonekartlegging i detaljprosjekteringsfasen før man velger endelig løsnig. Det er sikret i planbestemmelser at for aktsomhetsområde for flom vist i plankartet, skal det utføres flomsonekartlegging før tillatelse til tiltak kan gis.
2. Plankart og bestemmelser er oppdatert i samsvar med uttalelsen.
3. Tatt til orientering. Plankart og bestemmelse er ikke endret.
4. Dette er vurdert, men dette må gjennomføres i detaljreguleringsplaner for å ivareta dette hensynet på best måte.

## Vestland fylkeskommune (VLFK)

DS3-105, 12.12.2022

#### *Merknad:*

1. Som fylkesvegeiear ønsker fylkesdirektør at det blir vurdert om enkelte av holdeplassene kan sakses, evt. gjennom utforming som kantstopp, dersom det kan gi gevinst i form av bedre gangkryssinga.
2. Avbøying rundkøyring Tertnesvegen fra nord inn Ervikveien må justeres.
3. Det er ikke tatt inn bussholdeplass i Eidsvåg for busser som kjører E39.
4. Mangler det Teknisk rom for banetunnel mellom Griggastemma og Åsane terminal.
5. Er det avsatt plass til teknisk rom for banetunnel mellom Eidsvåg og Griggastemma
6. Når tunnelen er over 1000 meter så må det planlegges med teknisk rom inne i tunnelen også. Kan det løses i forbindelse med rømningstunnelen.
7. Det er ikke satt av plass til teknisk rom for biltunnel og for bane/sykkeltunnel.
8. Innsjill til planbestemmelser og plankart

*Se også merknad for hele bybaneprosjektet fra Vestland fylkeskommune, og fagetatens kommentarer, under fellesdelen av dokumentet.*

*Fagetatens kommentar:*

1. Etter en felles vurdering med fylkeskommune er bussholdeplasser ved Blådalen endret slik at de nå er sakset. Etter samlet vurdering er øvrige bussholdeplasser uendret.
2. Avbøying av rundkjøring Tertnesvegen kan gjennomføres i prosjekteringsfasen.
3. I driftsopplegg er det ikke lagt til grunn at Eidsvåg er et byttepunkt med kobling til Ervikvikveien og NHH lenke. Åsane terminal er knutepunkt. Det er gatepreg man ønsker i Eidsvåg og mindre vegareal. Holdeplass innenfor E39 system mellom av og påkjøringsramper til E39 anbefales ikke av trafiksikkerhetshensyn.
4. Teknisk rom for banetunnel mellom Griggastemma og Åsane terminal ligger for DS3 inne i planforslaget. Dette er plassert like ved rundkjøring/ Tertneskrysset, under trapp like vest for innkjøring i tunnelen.
5. Teknisk rom for banetunnel ved Griggastemma er lagt ved siden av likeretter. I Eidsvåg ligger den på vestsiden tunnelportal.
6. Teknisk rom inne i tunnelen er ikke vist i planmateriale med tanke at den kan prosjekteres ved rømningstunnel tilknyttet Ervikveien. Dette kan utføres ved detaljprosjektering.
7. Det er avsatt plass til teknisk rom for biltunnel på delstrekning 2 sør for Eidsvågtunnelen.
8. En del av innspill til planbestemmelser og plankart er innlemmet etter samlet vurdering.

## BANE NOR SF

DS3-38, 08.12.2022

*Merknad:*

Ingen merknader

*Fagetatens kommentar:*

Ingen oppfølging nødvendig.

## Barn og unges representant, Bystyrets kontor, Bergen kommune

DS3-46, 15.12.2022

*Merknad:*

1. Ny sykkelvei positivt for mobilitet og trafiksikkerhet for barn og unge, men viktig å planlegge også opplevd trygghet. Små barn kan i mindre grad forstå / tolke trafiksituasjoner.
2. Gode og attraktive møteplasser samt trygge G/S-forbindelser til viktige målpunkt bør prioriteres langs bybanen.
3. Nedbygging av grøntområde ved Griggastemma må minimeres da området er viktig og populært for mange. Stiforbindelser og områder for rekreasjon må evt. tilrettelegges.
4. Denne eller andre planer bør sørge for at fortetting som kommer som følge av bybanen ikke medfører for mye nedbygging av grøntområder langs traséen.
5. Nedbygging av grøntareal ved ballbanen/ lekeplassen ved Åstveit vil gi redusert skjerming mot vei og sykkelvei, blant annet mot støy. Tiltak bør vurderes. Alternativt kan arealene opprustes for å gi noe tilbake til barn og unge. Kan gi økt bruk, noe som er positivt for folkehelse og trivsel.

6. Riggområder og anleggsfasen for øvrig må sikre trygg ferdsel og opphold for barn og unge uten helsefare (inkludert støy og støv).

*Fagetatens kommentar:*

1. Opplevd trygghet er vektlagt ved utforming av trafikkløsningene i planen
2. Det er vektlagt trygge gang/ sykkelveier til viktige målpunkt og gode og attraktive møteplasser der dette er en naturlig del av tiltaket (bybane og hovedsykkelrute).
3. Med den valgte plasseringen av bybaneholdeplass er det utformet en løsning med minst mulig inngrep området ved Griggastemma. Stiforbindelser skal ifølge bestemmelsene gjenopprettes og tilrettelegges.
4. Evt reguleringsplaner for fortetting utenfor områdeplanens plangrenser må håndteres i senere planprosesser.
5. Det er gjort en utsjekk i støymodellen og støynivået synker på ballbanen ved gjennomføring av nye tiltaket (veg og sykkelveg med fortau). Det er derfor ikke lagt inn støyskjermingstiltak i planen. Det er i bestemmelsene lagt inn at området, etter anleggsperioden er utløpt, skal tilbakeføres til ballspill og lek med en høyere standard enn i dag.
6. Det er lagt inn bestemmelser som skal sikre dette.

## Helseverneheten, Bergen kommune

DS3-47, 15.12.2022

*Merknad:*

1. Merker seg at nye byggeområder i Eidsvåg vil ligge i gul og rød støysone. Forutsetter at framtidig detaljregulering vil sikre gode bomiljø og at påvirkningen fra økt bebyggelse/ aktivitet ved Jordalsvatnet blir utredet med tanke på at vannet er en drikkevannskilde.
2. Ved Griggastemma vil det være viktig å sikre at fortetting ikke fører til privatisering av deler av turveien rundt vannet, samt å sikre at det ikke blir konflikt mellom turgåere/brukere av badeplassen og nye beboere.

*Fagetatens kommentar:*

1. Krav om detaljregulering gjør at dette må ivaretas gjennom detaljreguleringen.
2. Det er regulert til offentlig formål der stien ligger for å forhindre privatisering av turvegen. Det er et område som er i bruk i dag, og reguleringsplanen sikrer også fremtidig bruk.

## Bymiljøetaten (BME), Bergen kommune

DS3-57, 19.12.2022

*Merknad:*

- 1) Natur:
  - a) Forventer at overvannshåndteringen løses ved åpne, naturbaserte løsninger.
  - b) Eidsvåg: Siden området er sterkt påvirket allerede er det viktig at E39-lokket får stedegen vegetasjon og tilrettelegges for ulike aktiviteter. Behov for kantvegetasjon langs vannspeilene.
  - c) Bekk mellom Griggastemma og Sjurastemma
    - Utvidelse av veisystem er 10 m. Vurder om det er nødvendig med tosidig gangareal eller om man kan ha varierende bredde på gang/sykkelveis for å redusere inngrep i blågrønt areal.



- Bør regulere vegetasjon langs bekk i stedet for mellom kjørevei og sykkelvei. Kantvegetasjon positivt for vassdraget.
- Bekkeløpet må reetableres som naturlig bekk. Betongvegger er ikke et alternativ.
- Golfbanens turvei ved Sjurastemma bør kombineres med gangakse slik at man reduserer behov for fylling.

d) Griggastemma:

- Revurder balansen mellom ivaretagelse av natur og tilrettelegging for ferdsel og bruk.
- Gytebekk for ørret i øst mister trolig sin funksjon da den blir for kort (ca. 15 meter åpen). Natur blir også berørt. BME foreslår derfor:
  - at det ikke anlegges gangvei på østsiden av Griggastemma. Det er få hus i området og forskjell i gangtraséer er minimal. Fra et punkt sør for stemma er det 540 m til bybaneholdeplassen med vestre gangakse og ca. 490 m med østre trasé. Folk i Glaskaråsen vil trolig bruke gangtrasé øst for E39 til holdeplassen.
  - at bybanetraséen flyttes nærmere E39
  - at dersom gangvei og bybane bygges som vist må de gå i kort bro over bekken. Alternativ (dårligere): underjordisk bekk med gyte- og oppvekstsubstrat.
- Friluftsområdene på østsiden av Griggastemma må, gjennom bestemmelsene, sikres stitilkomster i nord og sør
- Foreslår at hele Griggastemma med tilgrensende landareal reguleres til blågrønne formål.
- Utbygging i nordenden av Griggastemma vil gjøre det vanskelig for hjort å krysse. Viktig da at naturområder ved Selviktunnelen og Glaskartunnelen ikke bygges ned. Dette planarbeidet må ikke vanskeliggjøre at korridorene kan sikres i fremtidig planarbeid.

2) Byrom

a) Eidsvåg:

- Krevende å utforme restarealene mellom miljølokket og vannet som attraktiv by pga store fyllinger
- Savner offentlig tilkomst til parkarealet på miljølokket

b) Griggastemma og sørover:

- Større deler av torg o\_ST4 bør bli omgjort til parkformål o\_GP1 for å gi stedet bedre integrasjon mot naturområdene rundt vannet. Denne bybaneholdeplassen bør ha mindre urbanitet enn andre, jf. naturstrategien med ambisjon om arealnøytralitet og å gi naturen større plass i byen. I § 4.2.5.4 bør det stå: «Torg o\_ST4 må ses i sammenheng med park o\_GP1».
- Foreslår smalere grønn korridor mellom kjørevei og sykkelvei for å gi bekk større rom.
- Ved utvidelse av Ervikveien, som ikke er en gate, bør man tilpasse til naturlig omgivelse.

3) Veger, gater og trafiksikkerhet:

- a) Vegens funksjon må vurderes, jf. krav om at den skal være åpen for allmenn ferdsel, før man regulerer til offentlig veg. Veger til offentlige bygg skal normalt være private.
- b) Ber om mål for bredder og radier på veger, fortau og gang/ sykkelveger påføres plankartet før 2.gangs behandling. Kan ikke vurdere vegarealene i hht håndbøkene uten dette.
- c) Forventer at fravikssøknader blir avklart før planvedtak
- d) I enden på offentlig veg skal det være offentlig snumulighet for renovasjonskjøretøy, driftsbil, varelevering og andre. Dette for å sikre trafiksikkerhet

- e) For alle delstrekninger: Ber om bestemmelse om at KL-master ikke skal begrense ferdselsarealet på fortau, gangveger og gang- og sykkelveger. På byggetrinn 4 er det uheldig eksempel der KL-master vesentlig innsnevrer allerede smale fortau.
- f) Viser til mål i Gåstrategien om at det skal være enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året. Det bør da sikres at offentlige gang- og sykkelarealer har bredde og geometri for trafikksikker drift med manøvrering av driftskjøretøy. Manuell drift er tidkrevende og kostbart og gir redusert fremkommelighet for brukerne. Ber om at det tas en gjennomgang av dette. Viktige gangveger som er vanskelig å drifte bør vurderes for varmekabler.
- g) Det er kommentert på konkrete arealformål i plankart 2, plankart 4 og plankart 6.
- h) Det er foreslått endringer i noen konkrete bestemmelser.

#### *Fagetatens kommentar:*

##### 1) Natur

- a) Overvannshåndteringen løses ved åpne, naturbaserte løsninger.
- b) Det er lagt inn ny bestemmelse om at terrengformingen rundt lokket skal ha stedefegen vegetasjon. Ytterligere utforming og innhold i parken vil avklares gjennom behandling av detaljreguleringsplan for området.
- c) Det er i planarbeidet gjort en grundig vurdering av tverrsnittet langs bekkeløpet, og fagetaten ser ikke tungtveiende grunner til å endre på dette. Det er ikke lagt inn tosidig gangareal langs Ervikvegen på strekk der det er en stor skjæring og ingen tilkomst for gående langs strekningen. Håndbøkene er lagt til grunn for utforming av gang- og sykkelveg.

Det er nødvendig med rabatt mellom sykkelveg og fortau. Beplantning kan myke opp de harde flatene mellom sykkelveg og fortau. Minimum grøntrabatt/ trafikkdeler er 1,5 m ifølge Statens vegvesen sin håndbok N100. Dette gir plass til funksjoner som skilt og belysning, men 1,5 m gir liten mulighet for beplantning. Grøntrabatten mellom sykkelveien og Ervikvegen er relativt bred på sørlig del av strekket langs bekkeløpet, men det skyldes at man må gi plass til bussholdeplass og kryss.

Det er lagt som premiss å minimere inngrep. Derfor er bekkeløpet utformet med en relativt rett natursteinsmur mot fortauet/ Ervikveien og bearbeidet terreng med kantvegetasjon på motsatt side.

Det skal ikke fylles i Sjurastemma. Arealet langs Sjurastemma må benyttes for å få på plass det nye tverrsnittet for Ervikveien i anleggsperioden. Tilbud til gående langs hovedsykkelrute kan av sikkerhetshensyn ikke kombineres. Det vil settes opp gjerde mellom golfbane og HSR for at ikke golfballer skal treffe biler eller de myke trafikanter. Foreslått løsning for permanent situasjon ivaretar både natur og golfbanen sine interesser.

- d) Griggastemma
  - Tilrettelegginger for ferdsel og bruk er lagt til et minimum og i stor grad begrenset til der man uansett må fylle for å etablere bybanen og tilhørende kjøre- og gangtilkomster, inkludert en som er universelt utformet. Turveg i turdrag og park er til 2.gangs behandling nedskalert til sti uten krav til universell utforming noe som kan gi noe mindre behov for tilrettelegging/ murer.
  - Gangvei langs banen er vurdert til å ha en viktig funksjon og binde bybaneholdeplass til omgivelsene. Det er også vektlagt at gangvegen kan gi en rundtur rundt vannet som også kan benyttes av rullestolbrukere, og at gangvegen kan benyttes ved

nødvendig vedlikehold av banen. Bybanetraséen utgjør størsteparten av utfyllingen over bekken. Avstandskrav fra E39 gjør at det ikke er mulig å flytte traséen nærmere E39.

Det er usikkert om bekken brukes til gyting. Dersom bekken er gyteplass, er det satt krav om at det skal anlegges en kulvert som tilrettelegger for gyting. Ørretens gyteforhold vil da kunne ivaretas.

- Stitilkomst i nord er sikret i planforslaget. Det er til 2.gangs behandling lagt inn bestemmelse som sikrer flere stitilkomster fra gangveien og ut i naturområdene langs Griggastemma.
- Dette planarbeidet er kun begrenset til det som er nødvendig for anleggelse av tiltakene (bybane, Fløyfjellstunnel og hovedsykkelrute).
- Fagetaten kan ikke se at dette planarbeidet vanskeliggjør at de nevnte korridorene for hjort kan sikres i fremtidig planarbeid.

## 2) Byrom

- a) Eidsvåg: Parkarealet på miljølokket har tilkomst via offentlige veier i sør og sørøst. Øvrige tilkomster vil sikres gjennom detaljreguleringsplanen for området. Det er til 2.gangs behandling lagt inn en bestemmelse om at det skal sikres offentlig tilkomst via områdene BS7 og BS8 i detaljreguleringsplanen.
- b) Griggastemma og sørover: Plasseringen av gatetun og torg er nøye vurdert basert for behov og funksjon av bybaneholdeplass. Det er store høydeforskjeller i området slik at torget ligger høyere enn vannet. Terrenget må terrasseres nedover i parken. Ervikvegen er utformet som en gate. Det er lagt til grunn tilpasninger til de grønne omgivelsene med Sjurastemma og bekkeløp. Et strekk av Ervikveien har fått bred rabatt med plass til gatetrær.

## 3) Veger, gater og trafiksikkerhet

- a) Det er tatt en ny gjennomgang av vegene, og arealformål er endret etter kriteriene fra BME.
- b) Tatt til orientering.
- c) Det er prosess med utarbeiding av fravikssøknader og dette er pågående arbeid.
- d) Det er lagt inn offentlig snumulighet i enden på offentlige veger i planforslaget.
- e) Det er gjort en kvalitetssikring av planforslaget som sikrer at dette hensynet er ivaretatt.
- f) Det er tatt en ny gjennomgang av dette, og det er sikret manøvrering av driftskjøretøy i planforslaget. Det er sikret også tilgrensende areal med annen veggrunn eller grøntareal som gjør det lettere for driftskjøretøy. Bruk av varmekabler kan gjennomføres uten reguleringsplan.
- g) Plankart: Det er tatt en ny gjennomgang og endringer som er nødvendig i plankart er gjennomført. Dette gjelder plankart 2,4 og 6.
- h) Bestemmelser: Feil er rettet opp. Forslag er ivaretatt.

## Bergen vann, Bergen kommune

DS3-87, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Ønske om endringer/ presiseringer i VA-rammeplan og ROS-analyse
2. Teknisk forprosjekt: Henvis til VA-rammeplan med infrastrukturplan. Det forutsettes at innhold i Teknisk forprosjekt og VA-rammeplan med infrastrukturplan samsvarer.

3. Illustrasjonsplan: Trær må ikke ha rotsystem som fremtidig kommer i konflikt med VA.
4. Plankart:
  - a) Det forutsettes at nødvendig areal sikres for å gjennomføre planlagte vann-, avløp- og overvanns- tiltak.
  - b) Eksisterende VA som krysser i Selviktunnelen er markert med hensynssone, men ikke vist i snittegning (bl.a. tegning D-30604). Det antas derfor at eksisterende VA ikke er i konflikt med tiltaket.
5. Reguleringsbestemmelser: ønsker om tillegg og endringer
6. Planbeskrivelse: Ønske om tillegg i tekst og ellers henvisninger til VA-rammeplan med infrastrukturplan

*Fagetatens kommentar:*

1. VA-rammeplan og ROS-analyse er justert i dialog med Bergen Vann.
2. Teknisk forprosjektrapport er ikke oppdatert til 2.gangs behandling så det er der ikke utført den tekstlige endringen som Bergen Vann ønsker. Det har ingen praktisk betydning da teknisk forprosjekt ikke er et juridisk bindende dokument. Teknisk forprosjekt og VA-rammeplan med infrastrukturplan samsvarer.
3. Illustrasjonsplanen er ikke juridisk bindende så det er ikke tatt en grundig sjekk på om trær som vises i illustrasjonsplanen er i konflikt med VA-ledninger. Dette ivaretas uansett i prosjekteringsfasen.
4. Plankart
  - a) Det er tatt en kontroll av plankartet opp mot vann- avløp og overvannstiltakene.
  - b) Antar det menes VA-ledning sør for Selviktunnelen. Denne er ikke i konflikt med tiltaket. Hensynssonen sikrer også at er tiltak i grunnen bare er tillatt dersom det kan dokumenteres at tiltaket ikke får uønskede konsekvenser for ledningsanlegg i grunnen innenfor regulert sikringsone.
5. Planbestemmelser er justert
6. Planbeskrivelse: Det er lagt inn henvisninger til VA-rammeplan med infrastrukturplan, men øvrig tekst er ikke endret da det ikke er ansett som hensiktsmessig

## Bergen brannvesen

DS3-88, 21.12.2022

*Merknad:*

1. Forutsetter at man sikrer tilrettelegging for brannvesenets kjøretøy samt tilstrekkelig slokkevannskapasitet. Henviser til veiledere.
2. Brannvesenets tilkomst til eksisterende og nye bygninger må til enhver tid være tilfredsstillende både under bygging og når banen settes i drift.
3. Før oppstart av tunneldriving må det avklares hvilken redningsorganisering som gjelder for tunneler. Viser til forskrift. Ber om informasjon om redningsorganisasjon blir gjort kjent i forkant av oppstart av bergarbeider. Forventinger til brannvesenets innsats i anleggsgjennomføring må avklares tidlig.
4. Brannvesenet ønsker også tidlig informasjon om hva slags materiell som skal benyttes ved driving av tunnel

*Fagetatens kommentar:*

1. Dette er sikret i planmaterialet bl.a. i planbestemmelser, Rapport om anleggsgjennomføring, miljøplan, tiltak beskrevet i risikoanalyse for Eidsvågtunnelen og Fløyfjellstunnelen.

2. Dette er sikret i planmaterialet.
3. Dette blir håndtert i planlegging av anleggsfasen.
4. Tatt til orientering.

## Klimaetaten, Bergen kommune

DS3-89, 20.12.2022

### *Merknad:*

1. Etterlyser generelt stedfestet informasjon om naturverdier i området og informasjon om planen er konsekvensutredet. En evt. konsekvensutredning burde vært tilgjengeliggjort. Viser til kommuneplanens bestemmelser om at konsekvenser for naturmangfold og blågrønne strukturer skal vurderes i alle plan- og byggesaker.
2. Kartleggingen av naturtyper i delstrekning 3 og 4 må legges til grunn for videre arbeid med trasé.
3. Klimasatsprosjektet «Kartlegging av naturtyper, myr og vegetasjon i BT5» burde vært tilgjengelig som kunnskapsgrunnlag for høringen, og må vektlegges i videre arbeid.
4. Forventer at overvannshåndteringen i størst mulig grad løses ved bruk av åpne, naturbaserte løsninger og at det ev. begrunnes dersom naturbaserte løsninger er valgt bort jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing
5. For mindre inngrep i natur ved Griggastemma bør det sees på om bybanen kan flyttes nærmere E39 og at areal til gangveier, torg, gatetun og sentrumsformål i området minimeres. Så mye som mulig av eksisterende naturareal bør reguleres til blå og grønne formål. Det påpekes at det ved Griggastemma:
  - I nord er registrert barskog med svært høy bonitet. Ved nedbygging kan det bli moderat til høyt netto utslipp av CO<sub>2</sub> (avhengig av om jorda er organisk eller mineralsk).
  - I nord er registrert gammel sumpskog ved verdikategori B (viktig) og en meanderende bekk.
  - Er kartlagt friluftsområde

### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er gjennomført konsekvensutredning i 2013. Det er gjort supplerende og oppdateringer av konsekvensutredninger i perioden 2013-2017. Dette gjør at det nå er vurdert at tiltaket er tilfredsstillende konsekvensutredet. Konsekvensutredningene kan leses her: <https://miljoloftet.no/bybanen-til-asane2/dokumenter/>  
Det er gjennomført «Kartlegging av naturtyper» for delstrekning 3 i oppsummering av skissefase. Konsekvensene for natur og blågrønne strukturer er beskrevet i planbeskrivelsen og bygger på «Supplerende undersøkelser for naturmangfold» fra 2019.
2. Planarbeidet bygger på kartleggingen som beskrevet i punkt 1.
3. Tas til orientering. Vestland fylkeskommune skal kartlegge naturtyper langs traseen til bybanen i Bergen, fra sentrum til Åsane.
4. Overvannshåndteringen løses ved åpne, naturbaserte løsninger.
5. Avstandskrav fra E39 gjør at det ikke er mulig å flytte traséen nærmere E39. Område i tilknytning til bybanestoppet må være universelt tilgjengelig og ønskes opparbeidet til møteplasser i tillegg til kollektivstopp. Det er beholdt blågrønne strukturer så nært vannet som mulig. Det er gjort politisk vedtak om plassering av bybanestoppet med plassering nord for Griggastemma. Dette påvirker naturverdier.

## Byantikvaren

DS3-90, 21.12.2022

### Merknad:

I uttalelsen oppsummeres kulturmiljøene og kulturminneverdiene på strekningen. I tillegg gis følgende merknader:

- 1) Miljølokk i Eidsvåg endrer topografien, men løsningen vurderes som en forbedring av området sammenlignet med dagens situasjon. Det er en forutsetning at kulturlandskapet ved Øvre-Eide tas hensyn til og setter premisser for fremtidig utvikling av området både øst og vest for miljølokket.
- 2) Det bør gjøres forsøk på å unngå riving av sveitserhuset i Eidsvågveien 140. Bygningen fra 1910, som blant annet har vært butikk og kommunehus, har hatt en fremtredende plassering langs veinettet. Riving vil gi et vesentlig tap for kulturmiljøet i Eidsvåg. Fjerning av tilbygg, og tilbakeføring til opprinnelig størrelse vil bidra til å øke byggets kulturmiljøverdi, samt gjøre det lettere å integrere i planene.
- 3) Det bør jobbes videre med utforming av området rundt gravstedet til familien Hagelsteen. Det må sikres en verdig og god tilgang til anlegget
- 4) Det bør jobbes videre med området for gjenoppføringen av steingavlen tilhørende Selvikveien 6 (o\_GP1). Det bør utredes, og spesifiseres, nærmere hvordan man teknisk løser stabiliseringen av en frittstående tørrmurt gavlvegg.
- 5) Dersom det er opprinnelige steinkonstruksjoner i damanlegget, eller kanalføring mellom Griggastemma og Sjurastemma ber vi om at slike konstruksjoner blir søkt bevart, og gjerne framhevet som miljøskapende element. Ber om at dette blir klargjort/dokumentert i den videre planprosessen.
- 6) Generelt kritisk til utfyllinger i sjø og vann som endrer kulturlandskapet, og det bør i fremtiden ikke åpnes for ytterligere utfyllinger i Griggastemma.
- 7) I Åstveitskogen er det 4 kjedehus der et bygg er med i planen som midlertidig anleggsområde. Bygget bør markeres med «bebyggelse som inngår i planen» i plankartet.
- 8) Byantikvaren har utført kulturmiljøvurdering av bygninger som er vurdert revet. Viser oversikt/ tabell der bygninger med høy verdi er nøye dokumentert noen er dokumentert enklere og noen bygninger ikke er vurdert. De gjør oppmerksom på at i alle rivesaker skal det i forbindelse med rammesøknad, utarbeides rivesøknad etter Byantikvarens mal.
- 9) Bestemmelser bør bearbeides ytterligere:
  - A) I §5.2.1.1 og §5.2.1.2 må ordlyden endres til «I plan- og byggesaker som berører kulturminner skal det gjøres en vurdering av tiltakets konsekvens for kulturmiljøverdien».
  - B) §5.2.1.3 Historiske vegar, må inkludere: «I plan- og byggesaker som berører kulturminner skal det gjøres en vurdering av tiltakets konsekvens for kulturmiljøverdien».
  - C) §5.2.1.2 Eidsvåg kommunehus er omtalt som listeført kulturminne med ID 243384 uten å vise til Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.

### Fagetatens kommentar:

1. Det er tatt hensyn til kulturmiljøet i planleggingen av miljølokket. I utvikling av framtidig byggeområde må kulturmiljøet vektlegges i detaljreguleringsplaner for en helhetlig tilpassing til eksisterende miljø.
2. Det er foretatt en vurdering for å bevare kulturminneverdier i området ved planlegging av tiltak. Eidsvågveien 140 og gamle kommunehuset ligger på hver sin side av framtidig planlagt

veg. Det ble vektlagt å bevare kommunehuset og dette gjorde at det ikke var mulig å bevare Eidsvågveien 140.

3. Gravstedet til familien Hagelsten er ivaretatt i planforslaget, og blir tatt hensyn til i detaljprosjekteringen.
4. Steingavlen tilhørende Selvikveien 6 (o\_GP1) er ivaretatt i planforslaget, og blir tatt hensyn til i detaljprosjekteringen
5. Det er sjekket ut at det ikke er rester etter kanalføring mellom Griggastemma og Sjurastemma.
6. Tas til orientering. Dette må sikres i annet planarbeid som f.eks. kommuneplanens arealdel og detaljplaner.
7. Bebyggelsen er omfattet av midlertidig anleggsområde og dette vil bortfalle når planen er gjennomført. Det er derfor ikke hensiktsmessig å regulere bebyggelsen til «*bebyggelse som inngår ic planen*» i et midlertidig anleggsområde.
8. Tas til orientering. Dette vil bli gjort i gjennomføringsfasen.
9. Bestemmelsene i a og c er endret. Punkt b er ivaretatt gjennom bestemmelse om den Trondhjemske postveg.

## Byarkitekten

DS3-91, 21.12.2022

*Merknad:*

- 1) God stedsutvikling: God utforming av holdeplassområdet og kobling til eksisterende og fremtidig byromsstruktur. God terrengtilpasning og løsninger som skaper minst mulig terrenginngrep.
- 2) Sikring av arkitektoniske kvaliteter: Sikring av arkitektoniske kvaliteter i planbestemmelsene, sikring av urbane materialkvaliteter i bygulvet og belegg i spor som vil prege fremtidige byrom, og sikring av estetiske kvaliteter ved detaljprosjektering av konstruksjoner som vil ha stor påvirkning på bybildet (tekniske bygg, depotbygg, broer, murer og tunnelportaler). Dette bør innarbeides i illustrasjonsplanene.
- 3) Ved Eidsvåg og Tertnes legger Bybanen grunnlag for ny stedsutvikling og det er viktig å definere hvilken rolle og karakter de nye stedene skal ha. Viktigst med god tilrettelegging for stedsutvikling i Eidsvåg, som har størst potensiale.
- 4) Eidsvåg:
  - a. I Eidsvåg ligger det en sjelden mulighet for byutvikling som tar utgangspunkt i stedets særpreg, jf kulturmiljøene på stedet. Potensialet er ikke tilstrekkelig utnyttet. Holdeplassen er plassert mellom to lokale veier (Ervikveien og Åsaneveien), som begge betjener overgang fra lokal buss til bane. Det blir et kollektivknutepunkt som skal betjene et todelt sted: Eidsvågs vestre og østre deler. Holdeplassen er omringet av veier m/ tilhørende grønne rabatter og er lite integrert i et urbant miljø og fremtidig byromsstruktur og bebyggelsesstruktur. Savner spesielt gode koblinger mot det historiske Eidsvågs vestre deler, og en tydeliggjøring av rollen til den historiske delen av Eidsvåg i forhold til ny stedsutvikling øst for bybanestoppet.
  - b. I bestemmelsene bør det legges inn mulighet for justering av gangtraséene i BS1-BS8 i detaljreguleringsplan, for å sikre hensiktsmessige utbyggingstomter og linjeføringer.



- c. Veggen over Nortura-tomten bør i plankartet vises med vegetasjonsfelt mellom veibane og fortau, som vist i illustrasjonsplanen, da dette er et godt grep. Viser til at dette er gjort ved kollektivgaten i Åsane sentrum.
  - d. Anbefaler å regulere et større grøntområde øst og vest for tunnelmunningen til miljølokket. Dette for å lettere integrere tunnelmunningen i terrenget og skjerme fremtidig bebyggelsen mot støy og visuell påvirkning av tunnelåpningen.
  - e. Broene over Jordalstemma vil prege senterområdet. Det er avgjørende for god stedsutvikling at man ser på utformingen av disse i en sammenheng, og sikrer at alle brokonstruksjoner har høy arkitektonisk kvalitet i reguleringsbestemmelsene, samt at de underlegges byggesaksbehandling.
  - f. Spør om rundkjøring kan plasseres lengre mot nord, slik at de to broene kan samles og fremstå som et helhetlig anlegg. Dette vil trekke det store trafikale anlegget lengre bort fra bybanestoppet og den østre delen av Eidsvåg, samt minimere de visuelle og støymessige konsekvensene for bymiljøet og bybildet.
  - g. Siktlinjen mellom bybanestoppet og Eidsvåg kommunehus bør sikres i planen, ved å knytte en bestemmelse med krav til en samlet reguleringsplan for felt BS1-2-3.
  - h. På illustrasjonsplanen er det vist et stort asfaltert tilkomstsareal ved likeretter i Eidsvåg. Her bør tilstrebes løsning som minimerer kjørbart areal slik at det blir et sammenhengende grønt areal.
  - i. For å oppnå et mer helhetlig grønt preg ved bybanestoppet på Eidsvåg, anbefaler Byarkitekten gress i traséen i strekningen sør for bybaneholdeplassen og langs gravlunden i nord.
- 5) Tertneskrysset:
- a. Bybanestoppet kobler seg godt til de stedlige kvalitetene og integreres i den nye byromsstrukturen. Torget har god kontakt med vannet/ grøntområdet og gir tydelig identitet til stedet. Positivt med gangakser langs fortau og byrom og tilgjengeliggjøring av vannet.
  - b. Kritisk til høy mur mellom torg og park. Torget kan ha flere nivåer som møter landskapet/ parken bedre Bør sees på i videre bearbeiding.
  - c. Positiv til gatetun som kan gi aktivisering av 1.etasje til byggeområde, men bør se på om gatetunet kan flyttes nordover og bussholdeplassen sørover (sakset løsning). Dette gir mer naturlig gangtrasé mellom torg og bussholdeplass, gir mer plass for terrengbearbeiding torg/ park og mer hensiktsmessig form på byggeområder.
  - d. I gatetunet O\_SGT bør det sikres et grønt preg i planbestemmelsene
  - e. Turvei og gangvei bør kobles sammen i sør ved Storbotn.
  - f. Park bør utvides frem til elveløpet i øst for å sikre en helhetlig grønn bukt og at badeplassen ligger i det grønne. Gir muligheten for snarvei med trapp fra badeplassen til turveien i øst.

#### *Fagetatens kommentar:*

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



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

3) Tas til orientering. Dette må sikres i videre planarbeid i detaljplaner.

4) Eidsvåg:

- a. Vegsystemet i Eidsvåg er omfattende og arealkrevende. Dette gjør det vanskelig å sikre tilstrekkelig areal til møteplasser og aktivitet rundt holdeplassene, men det er jobbet med å redusere dagens barriere mellom vest og øst.
- b. I detaljreguleringsplaner må det vurderes hensiktsmessige utbyggingstomter og linjeføringer.
- c. Veggen over Nortura-tomten er sikret mulighet for plass til vegetasjonsfelt mellom veibane og fortau som vist i illustrasjonsplanen. Det er satt krav om utforming av gater, selv om dette ikke er vist i plankart.
- d. Det er vurdert at foreslått arealformål åpner for alle typer tiltak for å integrere tunnelmunningen i terrenget og skjerme fremtidig bebyggelsen mot støy og visuell påvirkning av tunnelåpningen.
- e. Planforslaget er endret i samsvar med merknaden. Det er lagt til ny bestemmelse.
- f. Det er forsøkt å legge rundkjøring lenger nord i planprosessen, og var gjort grundige vurderinger med hensyn til plassering og tilknytting til broer. Dersom rundkjøring flyttes nordover vil lengden kortes ned og bli brattere enn det krav til stigning tillater. Broen til lokalvegen og broene for E39 ligger i to forskjellige plan. Plassering og høyder på rundkjøringen henger derfor sammen med høyden på bro E39. Veggen nordover fra rundkjøringen må være tilpasset både av-rampen fra E39 og på-rampen til E39, både med hensyn til horisontalgeometri og vertikalgeometri.
- g. Siktlinjer må sikres i fremtidige detaljreguleringsplaner.
- h. Området vil bli vurdert i prosjekteringen. Det måtte sikres parkering til driftsvedlikehold i reguleringsplanen, men endelig utforming vil bli avgjort i prosjekteringen når en ser hvilket areal som er nødvendig for parkeringsplass.
- i. Markering av banespor er nødvendig i forhold til sikkerhet. Det er ikke ønskelig at en beveger seg ut i banesporet langs gravlunden. På grunn av dette, og som en kontrast mot det grønne og gravlunden, er det derfor vurdert at pukk er det beste for denne delen av banestrekningen.

5) Tertneskrysset

- a. Tatt til orientering.
- b. Tatt til orientering. Høydeforskjellene vil bli sett på i prosjekteringsfasen.
- c. Dette har blitt vurdert i planprosess, men på grunn av tekniske løsninger for vegsystem og bussholdeplass er dette ikke tatt med videre.
- d. Planbestemmelsene er ikke endret da det er nødvendig med handlingsrom i prosjekteringsfasen. Grøntpreg kan bli ivaretatt i prosjekteringen.
- e. Gangforbindelser langs Griggastemma og kopling mot eksisterende og framtidige stier og fortau er sikret i reguleringsplanen.
- f. Det er regulert areal som er nødvendig i forhold til bygging og drift av bybanen og sykkeltraséen. Forhold utenfor planen må ivaretas på andre måter. Noen tiltak kan gjennomføres uten reguleringsplan.

## BKK

DS3-104, 20.01.2023

### *Merknad*

1. Gjør oppmerksom på at det i dette planområdet må tas hensyn til eksisterende nettanlegg og det må tas høyde for nye anlegg som det er nødvendig for dem å etablere og drift
2. Kommentarer til teknisk forprosjekt:
  - a. Det er angitt mulige løsninger med kabling og midlertidig omlegging av 45kV luftledning mellom Jordal transformatorstasjon og Eidsvåg transformatorstasjon. Både 45 kV luftledningsanlegget og de nevnte transformatorstasjonene drives i medhold av anleggskonsesjoner, og endringer på disse krever at energimyndighetene gir BKK konsesjon til endringene. Det må derfor påregnes at det vil gå minst ett år fra endelig avtale om endringer er gjort til ombygging eller omlegging kan finne sted. Det må også påregnes at tiltakene må utføres på sommerstid, av hensyn til at effektbehovet må være lavt når utkoblinger foretas.
  - b. Punkt 3.6.3 - 3.6.4 - 4.6 (m.fl.): Ser at det kan være flere konfliktpunkter enn det som er nevnt i forprosjektet. De ser et stadig økende behov for elektrifisering, herunder anleggs-strømforsyning (utslippsfrie anleggsplasser) og strømforsyning til selve Bybanen. Dette medfører økt belastning på eksisterende strømnnett. Det er derfor ønskelig at det også tilrettelegges muligheter for fremføringsveier for etablering av nye høyspenningsforbindelser for å kunne dekke fremtidig økt effektbehov i området.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Tatt til orientering.
2. a. Dette er vi klar over. Tatt til orientering.
  - b. I arbeid med reguleringsplanen og teknisk forprosjekt, er mulige konflikter som kan gi påvirkning på fremføring av bybanetrase og infrastruktur knyttet til denne, vurdert og drøftet i dialog med BKK. I den forbindelse er det bl.a. sett på løsninger til omlegging av spesielt høyere spenningsnivåer. Beredskapsforskriften begrenser prosjektets muligheter til å vise store sammenhenger på kritisk infrastruktur, men de er blitt tatt hensyn til og prosjektet har satt av tilstrekkelig areal innenfor planområdet til nødvendige fremføring av teknisk infrastruktur. Detaljering av føringsveier til forsyning av likerettere, tekniske rom og holdeplasser vil utføres i prosjekteringsfasen, men løsning er vurdert i teknisk forprosjekt og det er satt av areal innenfor reguleringsplanen. Det samme gjelder detaljering og utforming av riggplasser, faseplaner og mulighet for elektrifisering i anleggsfasen. Elektrifisering og riggplasser fordrer tilgang på strømforsyning, strømkapasitet eller andre løsninger som batteribanker osv. Innenfor reguleringsplanen er det tilstrekkelig areal, men i prosjekteringsfasen blir det nødvendig med tett samarbeide med kabeletatene for å finne gode og gjennomførbare løsninger for å løse behovet for økt energikapasitet/økt effektbehov i området.

## Oppsummering – Merknader

### Åsane historielag

DS3-82, 21.12.2022

#### *Merknad:*

Øvre-Eide gård er av uvurderlig betydning for kulturhistorien i Åsane. Umistelig tap for hele Bergen om gjennomføring av planen medfører dødsstøtet for denne store kulturarven. Kulturmiljøet må i all fremtidig byutvikling skjermes for skjemmende og ødeleggende tiltak, som rød støysone, tunnelmunninger like ved innmarken og annet som vil umuliggjøre drift/ ivaretagelse av gården.

#### *Fagetatens kommentar:*

I planprosessen er det arbeidet for at Øvre-Eide gård skal bli minst mulig påvirket og at dagens drift kan fortsette. Øvre-Eide gård vil gi positiv påvirkning til nærområdet i en fremtidig situasjon med byutvikling mellom bybaneholdeplassen og gården. Fremtidig situasjon vil bygge opp under Øvre-Eide gård som et viktig element i området. Koblingen miljølokket gir til kulturmiljøet på Øvre-Eide gjør at Øvre-Eide kan være med på å bygge opp under stedets særpreg i videre utvikling av lokalsenteret. Det er en forutsetning at Øvre-Eide tas hensyn til og blir premissleverandør for fremtidig utvikling av området, både øst og vest for miljølokket. Parken på miljølokket vil være et godt tilskudd til grønt grep i fremtidig situasjon istedenfor eksisterende industribygg.

### Bergen bondelag

DS3-83, 20.12.2022

#### *Merknad:*

Motorvei og bybane tett inntil LNF-området ved Jordalsvannet gir økt forurensning av svevestøv som er svært helseskadelig for dyr og mennesker – både i anleggsfasen og ved fullført prosjekt. Under slike forhold blir det enda vanskeligere å drive gårdsbruk. Det er nasjonal målsetting å øke selvforsyningsgraden i Norge. Mener derfor planforslaget ikke kan vedtas.

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er gjennomført et notat: «DSF – Fløyfjelltunnelen - luftforurensning fra tunnelportaler og luftkvalitet i Eidsvåg» var lagt ved reguleringsplanen. Luftforurensning, særlig nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og svevestøv er et helse- og miljøproblem i mange norske storbyer og tettsteder. Områder ved tunnelportaler er spesielt utsatt for dårlig luftkvalitet. Ventilasjonstårn vil bli bygget som avbøtende tiltak. Gjennomførte beregninger for situasjon med ventilasjonstårn, viser en meget stor reduksjon i utbredelsen for rød og gul sone for luftforurensning utenfor tunnelportalen. I planforslaget er det lagt inn krav til å etablere en luftkvalitetsmåler i Eidsvåg. Det er derfor vurdert at disse tiltakene sammen vil gjøre at området med LNF ved Jordalsvatnet vil ligge utenfor rød og gul sone for luftforurensning.

### Bergen taxi

DS3-96, 21.12.2022

#### *Merknad:*

*Deler av innspillene fra Bergen taxi er felles for hele prosjektet og oppsummeres i Felles-dok. De deler som gjelder for delstrekning 3 oppsummeres her:*

Begge holdeplassene på strekningen (Eidsvåg og Tertnes) må tilrettelegges med kiss & ride-plasser for enkel adkomst til bane – også for bevegelseshemmede.

#### *Fagetatens kommentar:*

Det er tilrettelagt for drosjeholdeplasser ved terminalene i planforslaget. Det er lite areal rundt bybaneholdeplassene i Eidsvåg og Tertnes, og av- og påstigning blir prioritert til kollektivtransport i reguleringsplanen. Tilgang til bybaneholdeplassene er universelt utformet.

## Martin Steinseide

DS3-32, 15.11.2022

#### *Merknad:*

1. Viser at eksisterende krigsminne; en tysk bunker, blir liggende under veien o\_SKV13 (vei til Jordalen) i planforslaget. Bilder vedlagt.
2. Viser også en liten og uferdig bunker noen hundre meter fra den andre bunkeren. Mener denne også burde vært dokumentert i kulturminnerapport.

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Krigsminnet er kartlagt og det er lagt hensynssone i plankartet. Hensynssonen sikrer ivaretagelse av bunkeren i planforslaget.
2. Den uferdige bunkeren vil ikke kunne ivaretas, men blir dokumentert i gjennomføringen av planen.

## Trond Lilletveit

DS3-34, 22.11.2022

#### *Merknad:*

1. Strekningen fra Eidsvåg til Tertneskrysset er vist med et overdimensjonert sykkelsystem for 3% av bydelens befolkning. Ulempene er større enn fordelene, særlig for lokalbefolkningen. Sykkelsystemet må tilpasses lokalmiljø og topografi. Det må utredes enklere og mindre arealkrevende løsninger.
2. Strekning fra Ervikveien 89 til 145:
  - Bekken mellom Griggastemma og Sjurastemma bør legges i kulvert med gang/sykkelvei oppå lokket for å spare areal. Fordeler må veies opp mot ulemper for befolkningen. Her er det kritisk mangel på areal. Det er avkjøring til idrettsarena, integrert barneskole med spesialelever og til boligfelt.
  - At dette gjøres for å dimensjonere for flom er oppspinn og overdrivelse. Her er sjelden overvann selv om rørene er underdimensjonert. Å legge rør med dagens dimensjonskrav vil mangedoble rørarealet.
3. Brukerne av Bergen golfklubb bruker ikke kollektiv, gange eller sykkel pga. utstyr og fordi de ofte kommer langveis fra. Kalvatræet skole bruker p-plassen til golfklubben som drop-off. Spesialelever kommer dessuten med privattransport eller taxi. Trafikken i området er kaotisk og vil være stor også i framtiden. Ved mindre areal vil trafikksituasjonen kompliseres. At prosjektet kun innbefatter «*tilkobling til eksisterende veisystem*» er ikke holdbart. Situasjonen i området må løses i samråd med befolkningen, skole og Bergen golfklubb.

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Infrastrukturen blir planlagt for å kunne stimulere til økning i antall gående og syklende. Det vises til «Tilleggsnotat – hovedsykkelrute langs Ervikveien» om bakgrunnen for valget av sykkelsystem på denne strekningen. Innledningsvis i skissefasen ble det i samarbeid med Bergen kommune fastlagt hvilke kvalitetsmål og sykkelsystemer som skulle legges til grunn for løsning og

utforming av hovedsykkelrute. Valg av sykkelsystem er basert på vegvesenets vegnormaler og veiledere, samt Bergen kommunes sykkelstrategi og veileder for sykkel langs Bybanen. Ifølge disse er sykkelfelt det anbefalte hovedprinsippet i sentrumsgater med kvartalsstruktur, mens sykkelveg med fortau er det anbefalte hovedprinsippet utenfor tettbygd strøk der det er lengre mellom vegkryssene. Den tradisjonelle gang- og sykkelvegen på tre meters bredde, uten separasjon av gående og syklende, tilfredsstillende ikke lenger myndighetenes krav til standardløsning for sykkel i bynære strøk. Det å ha felles areal for gående og syklende oppleves som utrygt for gående.

2. Det vises til «Tilleggsnotat – hovedsykkelrute langs Ervikveien». Det foreligger klare nasjonale og lokale føringer for å ivareta og reetablere slike vannveger. Løsningen må også ha tilstrekkelig flomkapasitet. Det er jobbet med flere tiltak for å minimere ulempe bl.a. smalere bekk. På strekket mellom Sjurastemma og Griggastemma må en garasje rives, noen eksisterende boligeiendommer få redusert hageareal (stripeerverv), og ellers er det noen inngrep i areal ved ballbane/ lekeareal og golfbane som ikke påvirker bruken av disse aktivitetene. Løsningen gir trafikale forbedringer i trafikksystemet som leder til golfbane, skole og boligene i området.

3. Kryss mot Kalvatræet er vist med en forbedret utforming og vil være tilfredsstillende for den trafikken som er i området. Å løse trafikale utfordringer med drop-off for Kalvatræet skole har ikke vært et tema for planarbeidet og ligger utenfor planavgrensningen. Det ønskelig at barn skal gå eller sykle til skolen, og det er lagt opp til forbedrede løsninger som skal stimulerer til dette.

## Arkoconsult på vegne av Gripsgård eiendom AS (gnr209, bnr 108, 191 og 277)

DS3-36, 07.12.2022

### *Merknad:*

1. At gnr. 209, bnr. 277 og 191, er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde er ikke ønskelig da Gripsgård eiendom har kjøpt eiendommene for å oppføre boliger i nærmeste fremtid. Det vil ta mange år før eiendommene frigis til opprinnelig arealformål (1 år etter bybanen åpnes, jf bestemmelsene).
2. De eier også gnr. 209, bnr. 108 og ønsker at det midlertidige bygge og anleggsområdet flyttes av hensyn til trafiksikkerhet (jf. store anleggsmaskiner) og støy for boligen.
3. Ønsker primært det midlertidige bygge og anleggsområdet flyttet. Subsidiært ber de om å få til en løsning som gjør det mulig å oppføre boliger på eiendommene mens arbeidet pågår.

### *Fagetatens kommentar:*

1-3. Det midlertidige bygge- og anleggsområdet som er lagt på disse tomtene er viktige for å få gjennomført tiltaket. Det er vurdert andre alternativ, men arbeidet må gjennomføres ovenfra og ned. Dette gjør at området fortsatt må være bygge- og anleggsområde til tiltaket er gjennomført. Dette er nøye vurdert, men vi ser at tiltaket kan ikke gjennomføres på en måte som ikke fører til ulempe for grunneier. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Jeko eiendom (gnr. 211, bnr. 14)

DS3-39, 08.12.2022

### *Merknad:*

Hele uteområdet, bod og front av huset mot Ervikveien er vist som anleggsområde. Boligen leies ut til to barnefamilier med barn på Kalvatræet skole. Eiendommen blir ubeboelig for dem da det ikke vil

være tilkomst (har kun tilkomst fra Ervikveien). Inntektsgrunnlaget for Jeko eiendom faller bort. Åpen for å finne løsning.

*Fagetatens kommentar:*

Selv om det er lagt midlertidig bygge- og anleggsområde på eiendommen, så er tilkomst til boligene sikret i reguleringsplanen slik at boligene i hovedsak kan benyttes ved gjennomføring av tiltakene. Dersom dette ikke er mulig, vil bosituasjonen vurderes. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Jorunn R Daa (Glaskaret 5)

DS3-44, 15.12.2022

*Merknad:*

1. Protesterer mot at det ikke skal etableres støyskjerming mellom E39 og Glaskaret/ Stallkleiva. Uforståelig at det ikke vil hjelpe. Støyvullen m/ delvis støyskjerm har sunket 4 m siden den ble etablert på 80-tallet og har liten effekt, noe den har hatt både estetisk og mot støy. Ingen voll igjen ved broen, noe som er farlig for barn i området. Statens vegvesen har aldri vedlikeholdt vollen. Lekeplassen som de ble fratatt ved bygging av E39 ble lovet erstattet, men området ble regulert til industri. Første del av Glaskaret egner seg for sykling for barn, men pga. støy er det nesten umulig å oppholde seg der. Folk går på tur i Glaskaret (postveien og til fjellet) og ikke i Ervikveien der det er planlagt støyskjerm. Ny påkjøringsrampe vil komme nær Stallkleiva og Glaskaret, noe som vil gi enda mer støy pga. akselerasjon. Viser til at flere dør av støyrelaterte sykdommer enn det dør mennesker i trafikken.
2. Støyskjermer på begge sider av E39 må plasseres nede ved E39 og bues over vegen så støyen slår ned i veien. Ideelt bør det også være støyskjerm mellom kjøreretningene, bøyd over kjørefeltene. Støyskjermer bør stå nærmest mulig støykilden. Vedlegger tegninger.
3. På høy tid at Glaskaret blir oppgradert. Miljøloftet skal ta hensyn til gående og syklende. Veien har mye tungtrafikk som gjør den hullete. Det er behov for fortau for å gjøre det trygt og for å få vekk store parkerte kjøretøy. Det etableres bilfrie soner i sentrum, mens områdene utenfor må godtas at det parkeres overalt. Har etterspurt parkeringsforbud for store biler, men fått til svar (av Bymiljøetaten) at noen steder må de stå. Vegvesenet vil ikke beplante sine areal i Glaskaret.
4. Det sørgående busstoppet i Ervikveien blir liggende for langt nord. Foreslår flytting sørover til omtrent ved Åsane Glass.

*Fagetatens kommentar:*

- 1-2. Det er støyretningslinjene i T-1442 som legges til grunn. Statens vegvesen som skal være byggherre på strekningen mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen (E39). Det vil som en del av byggeprosjektet bli gjennomført detaljerte støyberegninger på nevnte strekning. Her vil en se på aktuelle skjerm langs E39 inkludert vurdering av en oppgradering av eksisterende støyvoll og støyskjerm. Det vil bli beregnet støynivået på hver enkelt eiendom. Der støynivået på fasaden er høyere enn 55 dBA, vil en også beregne støynivået i oppholdsrom. Dersom eiendommen tilfredsstiller kravene til fasadetiltak, vil dette bli tilbudt.
3. Tatt til orientering.
4. Etter offentlig ettersyn er det gjort en prosess for å skyve dem tilbake til dagens plassering. Samlet vurdering viser at det utfordrende med nok areal uten at det går på bekostning av tilgrensede eiendommer er best at de ligger der de presentert i offentlig ettersyn.

## Kari Eikås (Ervikveien 58)

DS3-50, 16.12.2022

### *Merknad:*

Det er vist anleggsområde mellom huset og Ervikveien, noe som gjør huset 100% ubeboelig i anleggsperioden da det ikke vil ha tilkomst (dette er eneste tilkomst). Dette er unødvendig. Aksepterer ikke dette.

### *Fagetatens kommentar:*

Selv om det er lagt midlertidig bygge- og anleggsområde på eiendommen, så er tilkomst til boligene sikret i reguleringsplanen slik at boligene i hovedsak kan benyttes ved gjennomføring av tiltakene. Dersom dette ikke er mulig vil bosituasjonen vurderes.

Det er satt av midlertidig anleggsområde langs tiltaket for å sikre at det er fysisk plass/ tilgjengelig areal til gjennomføringen av anleggsarbeidene, og for å sikre areal til å «rydde opp» etter seg. Dette vil skje i dialog med grunneier.

Hvilket behov det er for areal, størrelse, tilgjengelighet og hvor lenge arealet blir brukt varierer med hvilket tiltak som skal bygges og varierer langs strekningen (f.eks. ulik type anleggsutstyr, ulike tiltak som f.eks. grøftegraving, sprenging, muring m.m.). Langs Ervikveien er det valgt et prinsipp med en minimumsbredde på midlertidig anleggsområde på 5 meter, men inntil fasade på bygninger der bygningene ligger nærmere tiltaket/ veien, dette er blant annet for å klare å istandsette arealet i sin helhet og ikke ligger restareal som ikke kan istandsettes.

Reguleringsplanen gir rettighet til bruk av arealene i anleggsperioden. Det er vurdert at det er bedre både for anleggsarbeidet og de berørte grunneierne/ beboerne at arealet er av noe størrelse slik at man har fleksibilitet, og kan ha ulike løsninger for tilkomst eller lignende underveis i anleggsperioden. Det anbefales derfor ikke å redusere det midlertidige anleggsområdet. Selv om det er lagt midlertidig bygge- og anleggsområde på eiendommen, så er tilkomst til boligene sikret i reguleringsplanen slik at boligene i hovedsak kan benyttes ved gjennomføring av tiltakene. Dersom dette ikke er mulig, vil bosituasjonen vurderes. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Konseptbygg på vegne av Blådalen Eiendomsutvikling AS (gnr. 209, bnr. 492)

DS3-51, 19.12.2022

### *Merknad:*

Området vest for Tertneskrysset bør kunne utvikles til kombinasjon næring og bolig gjennom privat planforslag. Ber om tilkomst fra Ervikveien til underetasje eller 1.etasje i et slikt bygg, mener det vil være naturlig. Vedlegger skisse.

### *Fagetatens kommentar:*

Løsning for kjøretilkomst må avklares gjennom detaljreguleringsplan for området. Det er ikke avkjørsel som blir berørt i reguleringsplanen, og nye avkjørsler må løses i detaljreguleringsplan for området.

## Rune Daae

DS3- 53, 19.12.2022

### *Merknad:*

Dette er en omfattende merknad som kan leses i sin helhet i sakssystemet. Det er utarbeidet flere forslag til løsninger for bane, veg og gang- og sykkeløsninger, spesielt langs strekningen Eidsvåg – Tertnes. Det pekes spesielt på et «alternativ 6» som vil gi betydelige fordeler framfor det planforslaget Bergen kommune har lagt fram. Han ber om at dette alternativet blir vurdert i videre planlegging. I det framlagte alternativet er det omfattende endringer i forhold til planforslaget på høring, bl.a:

- E39 i nye lange tunneler mellom Eidsvåg og Tertnes
- sykkelvegen følger dagens E39 (inkl. Selviktunnelen) mellom Eidsvåg og Øvre Ervik
- diverse innspill til løsninger langs Ervikveien
- frigjøre arealer i og langs E39 i Øvre Ervik til utbyggingsformål (E39 i tunnel).

### *Fagetatens kommentar:*

Det foreslås et helt nytt plankonsept for E39 med nye lange tunneler mellom Eidsvåg og Tertnes. Dette er løsninger som avviker vesentlig fra løsningene i konsekvensutredningene fra 2013. Det betyr også at løsningen går utover rammer, vedtak og politiske føringer som foreligger for prosjektet.

Foreslått skisseløsning vil bli vesentlig mer kostbart enn fremlagt planforslag. Det er løsningen for E39 som bidrar mest til denne kostnadsøkningen med bl.a.:

- Ny dobbel kulvert mellom Jordalsstemma/broen og Selvikveien (2 x 300 m)
- Nytt dobbelt tunnellopp mellom Selvikveien og Storbotn/Tertnes (2 x 1200 m)
- Ny avkjøringsrampe mot Eidsvåg inne i tunnelen/kulverten (er også et fravik)

Nye tunneler for E39 vil ha høye enhetspriser pga. liten overdekning og/eller bebyggelse rett over tunnelene.

Det vil også være en del tekniske utfordringer med fremlagt skisseløsning. Spesielt gjelder dette høyder og nærhet til eksisterende vegtunneler. Mest sannsynlig må koblingen til eksisterende E39 i nord skje i dagsonen nord for Glaskartunnelen. Dette vil i så fall gi vesentlig større inngrep i området langs østsiden av Griggastemma fordi veg- og banesystemet må trekkes nærmere stemma.

Med bakgrunn i vesentlig økte kostnader, tekniske utfordringer samt at løsningen ikke er forankret i tidligere konsekvensutredning, mener fagetaten at det ikke er grunnlag for å gå videre med den foreslåtte skisseløsningen for omlagt E39.

Det foreslås også endringer av gang- og sykkeløsninger langs Ervikveien, bl.a.

- Legge elven i rør langs deler av strekningen i stedet for åpen kanal
- Legge GS-vegen oppå elven i en bro-løsning
- Slå sammen kryssene med Åstveitveien og Kalvatræet (lekeplassen må erstattes)

Fagetaten mener det er viktig at det etableres en åpen kanal mellom Griggastemma og Sjurastemma, så langt det lar seg gjøre. Det foreligger klare nasjonale og lokale føringer for å ivareta og reetablere slik vannveger. Løsningen må også ha tilstrekkelig flomkapasitet.



Planløsningene må også kunne forsvares kostnadmessig. En løsning med omfattende og kostbare konstruksjoner for å redusere tiltakets samlede bredde kan ikke anbefales. Fagetaten mener det er viktig at sykkelvegen så langt som mulig ligger på samme side langs Ervikvegen og ikke skifter side.

Det har vært sett på mange ulike løsninger langs Ervikveien og det er mange hensyn å ta. Fagetaten mener planforslaget er godt gjennomarbeidet og optimalisert.

## Bergen golfklubb (BG)

DS3-54, 15.12.2022

### *Merknad:*

1. Generelt: Avgjørende med kontinuerlig drift. Trenger sammenhengende sløyfe på 9 hull for at folk vil spille. Arbeid som påvirker golfbanen, må derfor skje utenfor hovedsesongen som er fra 1.april til 31.okt.
2. Spesifikke merknader:
  - a) Dersom banen ikke kan spilles sammenhengende som ordinær 9- hulls sløyfe må utbygger kompensere økonomisk tap.
  - b) Sikringsgjerdene må stå i hele golfsesongen. Kan kun tas ned og opp utenom sesong og må føres opp i samme høyde. Utbygger må påta seg sikkerhetsansvar dersom gjerdene ikke er oppe i golfsesongen.
  - c) Ved evt. endringer ved hullene må nye gjerder som føres opp tilpasses dette. BGs anbefalinger må følges.
  - d) Sikringsgjerdene ved hull 9 bør (sannsynligvis) forlenges nordover. Dette siden bufferen/ sikringen mot veien tas bort når vannkanalen skjærer seg inn i haugen.
  - e) Sikringsgjerdene på hull 8 bør (sannsynligvis) forlenges sørover dersom parkeringsplassen ved Joker fjernes/endres.
  - f) Hvis gangveien langs vannet ved hull 9 må stenges av i en periode, må det etableres alternativ rute langs fortau med inngang/ utgang til og fra golfbanen.
  - g) Golfbanen må sikres parkeringsplasser i hele anleggsperioden. Evt tap av parkering må erstattes annet sted, anbefalt av BG. Kostnader dekkes av utbygger.
  - h) Betongblokker og sanddeponiet ved parkeringsplassen må flyttes til nytt egnet og tilrettelagt område etter golfklubbens ønsker.
  - i) Biler/syklende/gående/banemannskap må sikres tilgang inn Kalvatræetveien (fra Ervikveien) i golfsesongen.
  - j) Minst mulig bør brukes til anlegg pga dyrt spesialgress. Skadet gress må erstattes.
  - k) Selv marginale endringer kan medføre omtegning av hull 8 og 9 mht golfarkitektur og sikkerhet. Viktig at BG holdes orientert og kan gi innspill.
  - l) BG må kontaktes i god tid før arbeidet begynner så detaljer kan samordnes, jf. merknader over.
3. Litt info om klubben og banen (mer i merknaden): Norges tredje eldste golfklubb, har nesten 1300 medlemmer fra 5 til 90 år. 155 medlemmer er barn og ungdom. Det spilles ca. 20 000 runder på banen hvert år i tillegg til kurs, treninger, turneringer og sommerskoler for barn og unge. 1000 gjestespillere årlig. Satser på barn og unge og har fokus på å få flere kvinner til golfsporten. Mye frivillig arbeid. Arbeidsplass for 10 personer. Banen er på 9 hull, er kort og smal, men oppfyller kravene til de internasjonale golfreglene.

*Fagetatens kommentar:*

Merknaden gjelder forhold som angår anleggsfasen. Det er i planmateriale satt krav til opparbeiding av tiltak knyttet til golfbanen når anleggsarbeid avsluttes. Det er viktig å holde en god dialog mellom utbygger av hoved sykkelrute og Bergen golfklubb slik at deres behov, så langt det er mulig, blir ivaretatt gjennom anleggstiden. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Sameie Fokus U, Ervikveien 47-49-51

DS3-55, 19.12.2022

*Merknad:*

1. I planforslaget erstattes tapte parkeringsplasser for sameiet i SPA 1. Ønsker ikke at deres parkeringsplass blir flyttet. De har en p-plass per leilighet og disse utgjør en stor del av verdien på leilighetene. De har nylig etablert opplegg for elbillader til alle plassene.
2. For evt. inngå avtale, trenger de tydeligere informasjon om eksisterende og ny parkering (plantegning), tilkomst til Storhaugen Terrasse, tilkomst for tømning av søppel-containerer.

*Fagetatens kommentar:*

1. Nye planlagte tiltak har påvirkning på noen parkeringsplasser. Det er regulert nye parkeringsplasser som erstatning for noen av de eksisterende. Det er sikret i planbestemmelsene at erstatnings-parkeringsplasser skal etableres med elbillading.
2. Arbeid med avtaler vil bli gjort i gjennomføringsfase.

## Morten Kvalheim (Gnr. 211, bnr. 103, Ervikveien 54)

DS3-56, 19.12.2022

*Merknad:*

1. Godtar ikke anleggsområde mellom huset og Ervikveien, noe som gjør huset ubeboelig i anleggsperioden da det ikke vil ha tilkomst. De må gå inn i kjeller fra utsiden. Må også ha tilgang til garasje foran huset. Trenger også biloppstillingsplass på fortau for av/ pålessing. Det har tidligere blitt gitt av eiendommen til fortau på begge sider. Hagen blir berørt i anleggsperioden, vanskelig å erstatte store rododendroner fra 1930-tallet. De ønsker å skille ut til 2-4 mannsbolig. Hva vil inngrepet ha å si for prosessen? Ønsker befarung og dialog.
2. Det er generelt unødige store inngrep langs Ervikveien. Går ut over næringsliv og annen bebyggelse. Kunne man beholdt fortauet på siden der bebyggelsen er og lagt sykkelstien på motsatt side?

*Fagetatens kommentar:*

1. Selv om det er lagt midlertidig bygge- og anleggsområde på eiendommen, så er tilkomst til boligene sikret i reguleringsplanen slik at boligene i hovedsak kan benyttes ved gjennomføring av tiltakene. Dersom dette ikke er mulig, vil bosituasjonen vurderes. Det er viktig å holde en god dialog med beboere slik at deres behov, så langt det er mulig, blir ivaretatt gjennom anleggstiden blant annet tilkomst til fasiliteter knyttet til bolig. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette. Planvedtaket vil ikke være hinder for å søke om deling av eiendom.
2. Ervikveien er forskjøvet ut fra eksisterende situasjon for mellom annet å unngå inngrep i tilgrensede områder og eiendommer. Vegprofil er trang og mange eiendommer ligger tett

inntil veien, det er gjort grundige vurderinger for å finne en best mulig løsning langs Ervikveien. Den totale bredden er uavhengig av om en har fortau på en side og sykkelveg på andre siden.

## Rasmus Meyers Legat (Gnr. 209, bnr. 1)

DS3-58, 20.12.2022

### *Merknad:*

1. Positivt til sykkelsti, men viktig at golfbanen blir minst mulig berørt, midlertidig og permanent.
2. Viktig at kommunen i reguleringsplanen tar konkret stilling til omfanget av midlertidig bygge- og anleggsområde. Midlertidig erverv bør kunne frigis så snart det lar seg gjøre. Dette er særlig viktig siden tidspunktet for realisering av tiltaket er usikkert (jf. finansiering). Forutsigbar bruk er viktig for grunneier og golfklubben.
3. Tilgang til parkeringsplassen må sikres under byggeperioden.

### *Fagetatens kommentar:*

1-3. Merknaden gjelder forhold som angår anleggsfasen. Det vil bli tatt kontakt, og holdt en god dialog med grunneiere og Bergen golfklubb slik at deres behov, så langt det er mulig, blir ivaretatt gjennom anleggstiden. Se svar til Bergen golfklubb.

## Advokatkontoret Harris for gnr. 209, bnr. (58, 81, 242)

DS3-61, 20.12.2022

### *Merknad:*

1. Bekymret for at planprosessen skjer for fort. Det ble varslet oppstart av planen i mai 2022 og vedtak skal skje høst 2023. Her legges det opp til å ekspress-behandle en av de viktigste reguleringsplanene for Åsane i dette århundret. Dersom det ikke er gjort grundige vurderinger av arealene i planen kan dette få store (og muligens farlige) konsekvenser for befolkningen.
2. Planforslaget får generelt store konsekvenser for bnr. 58, som vil måtte avstå arealer både midlertidig og permanent. Eksisterende tilkomstvei må legges om og parkeringsplass og kjøreareal på eiendommen blir beslaglagt. Garasje på bnr. 58 skal rives. Planforslaget medfører at bnr. 81 mister sin mulighet som utbyggingstomt i fremtiden og dermed sin verdi. Tomten får kjørevei, fortau og støyskjerm svært tett inn på eiendommen og dessuten går areal vest på eiendommen tapt. I tillegg skal avkjørsel til bnr. 58 gå over tomten. Krever annen løsning på tilkomst og parkering til bnr. 58. Alle fire leiligheter i boligen må sikres både tilkomst og parkering. Ønsker ikke planlagt støyskjerm da boligen på gnr. 209 bnr. 58 og den ubebygde bnr. 81 vil bli plassert nedi et søkk, og bli innestengt av støttemur og en støyskjerm 65 meter langs eiendommene. Vil gi verdiforringelse. Støyskjermen vil komme tett på vinduene i 2. og 3 etasje i boligen. Er også bekymret for at det skal bli mer overvann pga. støyskjermen.
3. I tillegg påpekes:
  - a) Foran leilighetene i boligens andre etasje, er det et betongutstikk, 1 meter ut fra huslivet og lenger ut en takutstikket. Utstikket fungerer som rømningsvei og forenkler vindusvask/vedlikehold og kan ikke fjernes. Det bes om at avstanden fra betongutstikket til ny fylkesvei / fortau beregnes og legges til grunn i planen. Betongutstikket i pkt a har tilkomst via garasjens tak og det kreves derfor at deler av garasjen tak bevares for å sikre rømningsvei og vedlikehold. Det er videre ønskelig å bevare noe mer av takarealet, for å

- skjerme mot innsyn til uteplassen. Det bes om at kommunen vurderer om deler av garasjen kan bevares. Bilder vist.
- b) Det minnes om veglovens byggegrense langs fylkesvei på 50 meter. Dersom planforslaget vedtas, vil bolig på bnr. 58 komme betydelig nærmere. Dette vil kunne vanskeliggjøre evt. fremtidig utvidelse av fylkesveien.
  - c) Stiller spørsmål ved nødvendigheten av utfylling i Griggastemma da dette vil medføre mer vann i elven langs eiendommen. Dette er en medvirkende årsak til at det må erverves areal fra bnr 58 og 81.
4. Planforslaget gir dårligere trafiksikkerhet ved avkjørsel Åstveitveien og Kalvatræet. Pga sykkelvei og grøntareal må bilister, kjøre langt ut i veibanen for å komme inn på Ervikveien (viser til illustrasjon fra planbeskrivelsen). Dette skaper stor fare for gående, særlig barn, og syklister. Det er lekeareal for barn i nærheten. Åstveitveien og Kalvatræet har mange lastebiler og trailere som vil beslaglegge store deler av kjørebane og gang- og sykkelveien ved utkjøring til Ervikveien. Viser til at Ervikveien til tider har mye trafikk da det er omkjøringsvei for E39. Stiller spørsmål til om kravet til friskt i de nevnte kryssene oppfylles når grøntområdene skal beplantes. Viser til at Statens vegvesen har fremmet innsigelse til trafiksikkerheten. Viser til nullvisjon for antall drepte og skadde i trafikken i Nasjonal transportplan.
  5. Siden løsningen i planforslaget går ut over trafiksikkerhet i kryssene i punkt 6 og er svært inngripende for bnr 58 og 61 ber de om en grundig vurdering av hvordan gang/ sykkelvei skal gå forbi eiendommene. De foreslår de to alternative løsninger:
    - Alt A: At gang- sykkelvei flyttes over på vestsiden av elven. Det vil være plass til dette mellom veg og lekeareal og bnr 58 og 61 slipper å få kjørebane og fortau inn på eiendommen. At dagens kjørebane og fortau kan benyttes vil være bærekraftig og vil trygge trafiksikkerheten i kryssene.
    - Alt B: At annen veggrunn mellom sykkelvei og fylkesvei reduseres i bredde. Kommunen har opplyst at det er 5 m bredt i buform. Reduksjon i grønt øst og vest for elven vil redusere behovet for erverv av grunn. Spør også om sykkelvei kan reduseres noe i bredde.
  6. Det anmodes om at det legges inn byggegrense i formåls grensen slik at grunneierne kan videreutvikle eiendommene uten å søke om dispensasjon fra byggegrense mot fylkesvei i veiloven (som er 50 m).
  7. Iht areal satt av som midlertidig anleggsområde vil bnr. 58 miste både gangtilkomster til de ulike delene av huset og kjøretilkomst frem til et år etter ferdigstilling av veganlegget. De kan heller ikke parkere på eller benytte bnr 81 til tilkomstvei. Det kreves en plan for hvordan tilkomsten til bnr 58, herunder alle de fire leilighetene, skal være i hele bygge- og anleggsperioden. Dette må sikres i planbestemmelsene. Viser til at det er eldre som bor i boligen som må sikres kommunal helsetjeneste, tilpasset drosje for rullestolbruker, frakt av møbler. Større kjøretøy må komme til boligen både i anleggsperioden og permanent.
  8. Ønsker en god plan- og gjennomføringsprosess med dialog med kommunen og forslagsstiller. Forventer å bli inkludert i drøftelser for å se på ulike løsninger for tilkomst og den øvrige trafiksituasjonen rundt eiendommene, og ønsker å bli løpende orientert.

#### *Fagetatens kommentar:*

Planforslaget er justert etter offentlig ettersyn. Justeringene omfatter adkomstløsning til eiendommen og støyskjerming.

1. Det ble meldt oppstart av planarbeidet i mai 2018 og det er utført et grundig planarbeid der det er sett på ulike løsninger undervegs.
2. Planforslaget justert slik at bnr. 58 får adkomst direkte fra Ervikveien og ikke over bnr. 81. Støyskjerm er også fjernet fra plankartet. Boligen på bnr. 58 skal vurderes for lokale støytiltak i byggeplan. Garasje må rives og areal avstås fra både bnr. 58 og bnr. 81.

3.
  - a) Vurderinger omkring betong-utstikket og garasjen må skje i prosjekterings- og anleggsfasen.
  - b) Tas til orientering.
  - c) Ny sykkelvei med fortau utløser behov for omlegging av elven. Plasseringen av elveløpet er gjort etter en helhetlig vurdering der har veggeometri, kurvatur, flomløsning for bekkeløpet og begrensninger mot andre formål, som Åstveit sykehjem i vest, vært vurdert. Det vises til notat om Ervikveien NO – DS3-016. Det presiseres at det har vært sett på løsningen forbi eiendommen i flere runder, og i planforslaget ligger veggen noe lenger bort fra boligen enn i tidligere løsninger. Planforslaget viser en løsning for krysset som er i tråd med Statens vegvesen sine håndbøker. Det har vært gjennomført en trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) for hele bybane-prosjektet. I TS-revisjonen har det ikke dukket opp noe som tilsier at løsningen i dette kryss-området ikke er trafiksikkert.
4. Løsningen er vurdert som den beste helhetlige løsningen. Flomkapasitet i bekken, bredde og utforming av gang- og sykkelanleggene, plassering av trasé, kryssløsning, plassering og utforming av bussholdeplass, forhold til naboene arealbruk.
5. Det har vært gjennomført en trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) for hele bybane-prosjektet. Planforslaget viser en løsning for krysset som er i tråd med Statens vegvesen sine håndbøker. Dette innebærer at sykkelveien trekkes 5m inn i krysset. Den helhetlige løsningen håndterer sikforhold, arealbruk, vegkurvatur, bredde på anleggene og fremtidig flomkapasitet i bekken.
6. Ervikveien 115 har nå formålet BA: «Bebyggelse og anlegg» med «midlertidig anleggsområde». Disse skal kun gjelde i en begrenset periode, og det legges ikke inn permanente byggegrenser i disse formålene. For å begrense omfanget av planarbeidet omfatter planforslaget kun det som er nødvendig for gjennomføring av tiltaket (bybanen, hovedsykkelrute og forlenget Fløyfjellstunnel). Det er derfor ikke tatt stilling til byggegrenser m.v.
7. Det er satt av midlertidig anleggsområde langs tiltaket for å sikre at det er fysisk plass/ tilgjengelig areal til gjennomføringen av anleggsarbeidene. Bruken av arealet kan variere fra sted til sted og gjennom anleggsperioden. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette. Det er vurdert at det er bedre, både for anleggsarbeidet og de berørte grunneierne/ beboerne, at arealet er av noe størrelse slik at man har fleksibilitet og kan ha ulike løsninger for tilkomst m.v underveis i anleggsperioden.
8. Jf pkt 7 over vil det bli tatt kontakt med de berørte grunneierne i anleggsfasen.

## Christian Vevatne og Elisabet Vevatne (Gnr. 216, bnr. 888)

DS3-62, 20.12.2022

### *Merknad:*

1. Ber om at planområdet utvides til å inkludere Eidsvågbakken, frem til veggen Munkebotn. Veggen burde utvides og bedre tilrettelegges for kantparkering. Det er mye myke trafikanter og biler i forbindelse med tur og fritidsaktiviteter her.
2. Ber om at Eidsvågbakken stenges for motorisert ferdsel i kulverten under E39. Kulverten er smal, ikke belyst og lite oversiktlig. Den er flittig brukt av myke trafikanter som skal til byfjellene.

3. Kommuneplanens arealdel har hensynssone skred vest for innløpet til Eidsvågtunnelen. Dette, sammen med utvidelse av tunnelen, tilsier en tydeligere skredrapport. Ber om en utvidet skredrapport som også tar for seg området ved innløpet av tunnelen.
4. For å unngå uønskede hendelser som følge av vannsprut ber de om at det legges inn tilstrekkelig høy skjerming der Munkebotnvassdraget renner under E39.

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Planavgrensningen er nøye vurdert på bakgrunn av stenging av Jordalsveien. Planen må løse tilkomst til området selv om Jordalsveien blir stengt. Planavgrensningen er satt på bakgrunn av dette. Det er derfor ikke aktuelt å utvide plangrensen.
2. Dette er vurdert å stenge kulverten for kjøretøy i planarbeidet. Men dette kan også gjennomføres med skilting og vedtak om skilting krever ikke reguleringsplan. Det er derfor ikke gjort endringer i reguleringsplanen, og det blir ikke gjort tiltak med kulverten i reguleringsplanen.
3. Kommuneplanens hensynssoner er basert på [www.skrednett.no](http://www.skrednett.no) sine aktsomhetsområder. Alle aktsomhetsområdet for skred innenfor planområdet er som en del av planarbeidet for bybanen sjekket ut i et eget notat utarbeidet av fagkyndige (jfr. Notat NO-DS0-038-01D). Ved utløpet av Eidsvågtunnelen er det et aktsomhetsområde for snøskred, men det er ikke aktsomhetsområder for steinsprang eller jord og flomskred. Jfr. notatet vurderes ikke snøskred som aktuell skredtype i området. Utfra konklusjonene i notatet vil det ikke bli utarbeidet noe ytterligere skredrapport her. Når det gjelder selve anleggelse av tunnelen så er det i ingeniørgeologisk rapport (RA – DS3- 004) konkludert med at det må forventes behov for ekstra tiltak for å hensynta bebyggelse i bakkant av påhugget til tunnelen i Eidsvåg. Dette vil følges opp i prosjekterings- og anleggsfasen.
4. Munkebotnvassdraget krysser i kulvert under E39 med to rør. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet er det i tilhørende VA-rammeplan utført en kapasitetsberegning, beregnet for 200 års flom med klimapåslag, for å avklare nødvendig dimensjon på eventuelt nye rør dersom de skal skiftes ut. Det er satt krav til at det skal utføres en detaljert flomsoneberegning i detaljprosjekteringsfasen for å vurdere utforming og hvilken endelig løsning som skal legges til grunn. Dette vil følges opp i prosjekterings- og anleggsfasen.

## Eidsvåg senter (ES) v/ Bjørn Østbø (gnr. 215, bnr. 13,27 m.fl)

DS3- 64, 17.12.2022

1. Motsetter seg forslaget i planen og gjentar deres tidligere forslag for omlegging av E39 i Eidsvåg, tegnet av Multiconsult. Mener at dette forslaget langt bedre ivaretar hensynet til Jordalsvatnet og til lokalmiljøet og byutviklingsmulighetene i Eidsvåg. De tidligere økonomiske og tekniske/ gjennomføringsmessige innvendingene mot forslaget var til dels tendensiøse vurderinger som på uriktig grunnlag svekket deres forslag opp mot bybaneprojektets eget forslag. Senere utvikling, og informasjon gjennom media, viser at eventuelle ulemper for fremdrift og gjennomføring kun ville vært av mindre karakter sett opp mot det samlede anleggsarbeidet. Påpeker at deres forslag inkluderte et frivillig anleggsbidrag da det ville gi full utnyttelse i tråd med kommuneplanens arealdel. Det er ikke aktuelt med planforslaget som nå foreligger.
2. Kan ikke se at Bergen kommune har hjemmel til å kreve at Eidsvåg senter bidrar til å finansiere et lokk over motorveien i Eidsvåg.
3. Finner ikke grunnlag for å inngå frivillig utbyggingsavtale om lokk over E39. Begrunnelse fremgår av vedlagte brev av 22.01.22 som oppsummeres under.



4. Er ikke kjent med at de er part i forhandling om finansiering av lokket og er overrasket over at det står i Byrådssaken at det pågår slike forhandlinger. Etter brev av 21.01.22 der de opplyste om at de ikke ville inngå utbyggingsavtale har det ikke vært dialog.
5. Bybaneprosjektet og omlegging av E39 har tatt lang tid. Dette gir utfordringer da virksomheter i det berørte området ikke kan innrette seg med påregnelig og langsiktig lokalisering. Stadig utsettelse av prosjektstart vil forsterke dette og påføre virksomheter og byggeiere (utleiery) tap. Advarer mot regulering av traséene uten at byggestart er sikret økonomisk. Eidsvåg senter sin eiendom i Eidsvåg har vært båndlagt i 10 år i påvente av prosjektet. Regulering uten innløsning innen kort tid vil måtte vurderes i forhold til bestemmelser om misbruk av myndighet fra Bergen kommunes side.
6. Brev av 22.01.22:
  - a. Ønsker primært utvikling av eiendommen til lokalsenter. Subsidiært, som et godt, noe mindre attraktivt alternativ, vil de utvikle en større og fleksibel næringspark, med basis i dagens bygningsmasse.
  - b. Kjøpte eiendommen i 2011. Har fra 2012-2019 arbeidet med reguleringsplan til lokalsenter. De måtte avvende trasévedtaket for bybanen i 2014, men kunne da fortsette planarbeidet. I september 2019 stanset kommunen planarbeidet til bybanen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen var avklart. Eiendommen har reelt sett har vært båndlagt siden 2012.
  - c. Finner ikke grunnlag for å unngå utbyggingsavtale fordi:
    - Bybaneprosjektet vil være ferdig tidligst 2031. Det betyr at utvikling av restarealer på eiendommen kan påbegynnes tidligst om 10 år, med mindre anleggsområdene frigis tidligere. De har ventet 10 år allerede og har ikke interesse av å vente 10 år til.
    - Kan ikke se at det vil være bærekraftig byutviklingspotensial med den fremlagte løsningen. Verdien av arealene vil derfor bli vesentlig redusert.
    - Det fremstår ikke realistisk at en anslått kostnad på NOK 280 mill for et lokk skal kunne bæres av en begrenset utbygging.
    - Reguleringsrisikoen er uvanlig høy pga nærheten til motorveien og øvrig vegsystem.
    - Uklart om et lokk har reell virkning på bruksmulighetene på restarealene. Tapene som de lider av veiltakene er uansett meget betydelige, uavhengig av lokk.
  - d. Dersom kommunen hadde fattet vedtak om båndlegging i 2012 ville den gått ut etter 4 år, dvs 2016 eller senest i 2020 (båndlegging kan forlenges med 4 år). Mener det er rimelig at det nå bes om innløsning.

De viser til tidligere forslag fra Eidsvåg senter AS (utarbeidet av Multiconsult 25.01.2021) som ble fremmet for Bergen kommune i januar 2021. De mener fortsatt dette forslaget langt bedre ivaretar hensynet til lokalmiljøet, til Jordalsvatnet og til mulig byutvikling i Eidsvåg. Med bakgrunn i det motsetter Eidsvåg senter seg løsningen i fremlagt planforslag for DSF og DS3.

De viser til tidligere brev til Bergen kommune datert 21.01.2022. Brevet er vedlagt merknaden og gjøres til del av denne. Usikkerhet omkring anleggsstart skaper utfordringer for pågående aktivitet. Eiendommen har i praksis vært båndlagt i 10 år. De ber om at det inngås konkrete og reelle forhandlinger om innløsning av hele eiendommen

#### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er holdt en rekke møter med Eidsvåg senter tidlig i reguleringsplanprosessen, da ble ulike alternativer presentert og drøftet. Det ble gjort en grundig faglig og politisk prosess i forbindelse med skisefasen i 2021, der forslaget fra Eidsvåg senter ble vurdert. Bergen kommune sendte forslaget til Statens vegvesen (SVV) og Vestland fylkeskommune (VLFK)

for vurdering. På bakgrunn av skisserapporten og vurderingene til SVV og VLFK, besluttet Bergen bystyre å legge fagetatens forslag til kryssløsning for Eidsvåg til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

2-4. Tas til orientering.

5-6. Tas til orientering. Det er krevende for grunneiere når avgjørende beslutninger tar tid. Plan- og bygningsetaten utarbeider reguleringsplanen, vedtak fattes av Bergen bystyre. Reguleringsplanen vil ligge til grunn for finansiering og avtaler med grunneiere, noe som ligger utenfor Plan- og bygningsetatens mandat.

## Kirsti Isdal (Gnr. 209, bnr. 210)

DS3-65, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Etterlyser mer støyskjerming mellom vei/ bane og bebyggelse. Mye støy fra E39 i dag og skjerming er nødvendig for bebyggelse i Tertnesveien/ Åstveitskogen. Foreslår en støyskerm mellom rundkjøring og E39 ved bybanetunnelen (kart vedlagt).
2. Er klar for dialog om lokal skjerming ved deres bolig, som de mener også er nødvendig. Dette må omfatte skjerming av hage og ikke kun bygning.
3. Har merknad til §§ 2.7.6 og 2.9.12 i bestemmelsene. Lokale støyskjermer må være på plass før anleggsarbeid iverksettes slik at de også kan skjermes for støy i anleggsperioden.
4. Håper Griggastemma – området ikke bygges ned mer enn nødvendig. Området nå beholdes som turområde/ park. Må ikke bygge ned mer natur i Åsane. Foreslår at hele området reguleres til friluftsområde eller på annen måte sikres mot utbygging.
5. Så mye som mulig av vegetasjonen i området mellom Tertnesvegen og Ervikveien vest for bybaneholdeplassen må beholdes. Her er det store fine trær. Ikke fell flere trær enn ytterst nødvendig for å etablere riggområde (Kart vedlagt).

### *Fagetatens kommentar:*

1. Støyrapport, utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanarbeid, beskriver premissene lagt til grunn for om det i neste fase (prosjekteringsfase) skal beregnes og vurderes lokale støytiltak for eiendommene. En sammenligning av 0-alternativet (dagens situasjon med fremskrevet trafikk) med fremtidig situasjon (samlet støy, dvs. støy fra både vei og bane) viser at gnr. 209 bnr. 210 er markert som boligbygg som skal vurderes for lokale støytiltak i byggeplanfase.
2. I ny støyberegning under prosjektering vil tiltak vurderes. Videre oppfølging vil skje i prosjekteringsfasen.
3. Det er intensjon om å vurdere støy for anleggsperioden, og dette vil bli håndtert i prosjekteringsfasen og der det er mulig vil støyskjerming være på plass før bygging.
4. Intensjonen i reguleringsplanen er at grøntareal i størst mulig grad skal beholdes med turstier og sikre tilgang til Griggastemma.
5. Det er usikkert i hvilken grad anlegg- og riggområdet blir brukt i byggefasen. Trær som er mulig å bevare vil bli stående.



## Torleif Storaas (Ervikveien 89, gnr. 209, bnr. 44)

DS3-66, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Ber om at vei/ sykkelvei forbi Ervikvegen 89 blir lagt så langt mulig mot vest mot Sjurastemma. Det bør bygges en mur mot stien til golfbanen slik at sykkelveien kan trekkes mot vannet. Minimerer da inngrep i bergvegg i øst og skaper en pen og hyggelig strekning for syklende/ gående med utsikt mot vannet (i dag er det pistrete løvskog). Hvis det ikke er mulig å få til både liten skjæring, nytt vegprofil og golfsti anbefales at det etableres en minimal fylling i vannet for nytt utslagssted og trapp opp til fortauet slik at golfspillerne kan benytte fortauet frem til nordsiden av vannet.
2. Viser til beskrivelse i ROS-analysen om at skjæringen skal utformes med en berghylle i overkant av skjæringstopp som skal hindre at løsmasser faller ned. Dette høres fornuftig ut, men at berghyllen også skal bremse steinsprang fra høyere liggende terreng mot Glaskaråsen gir ikke mening. Dette terrenget er ikke rasterreng. Det er i tillegg en fordypning imellom terrenget og skjæringen som vil stoppe evt steinsprang. Oppmoder om at det blir satt opp et gjerde på toppen av skjæringen og at det ryddes pent i fjellsiden for trær o.l som er vanskelig å komme til ovenfra.
3. Planforslaget foreslår ny på-/avkjørsel for eiendommene Ervikveien 95-107 over eiendommen. Ber om at man enten beholder dagens på-/avkjørsel, eller at man finner en annen løsning.
4. At eksisterende trapp skal kobles mot nytt fortau er fint. Hvis det er behov for ny mur forventes pen mur.
5. Viser til at motorvei fjernes i Sandviken og det planlegges miljølukk i Eidsvåg og Åsane. Foreslår at man også bygger miljølukk i Ervik mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen for forvandle forurensende og støyende motorvei til natur, gi byreparasjon. Man kan lage park på lokket og bygge vestvendte nye boligområder på industriområdet øst for E39.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er gjort en vurdering i planprosessen for å gjøre inngrep i tilstøtende areal nær Sjurastemma og langs Ervikveien så skånsomt som mulig. Det er forsøkt å balansere hensyn til Sjurastemma og hensynet til naboene. Det er lite hensiktsmessig at brukere av golfbanen må benytte offentlig fortau i sin aktivitet. Fyllinger og murer i vann er ikke ønskelig da dette kan påvirke vannkvalitet og en har derfor forsøkt å minimere slike tiltak.
2. ROS analysen beskriver to faresituasjoner. Det ene er fare for steinsprang fra oversiden av bebyggelse, det andre at fjellskjæring som ligger tett på vegen også kan gi fare for steinsprang ned i veg. Berghyllen som omtales skal være med å hindre sistnevnte fare for steinsprang. Berghylle er en vanlig utforming ved etablering av skjæringer langs f.eks. ny veg. Her skal vegen utvides og på toppen av skjæringen etableres en hylle. Dette er for at hyllen skal ta eventuelt nedfall fra areal på toppen av terrenget. Endelig utforming av skjæring vil planlegges og følges opp i prosjekterings- og anleggsfasen.
3. Avkjørselen er endret slik at den støtter dagens krav til utforming og siktlinjer. Dagens avkjørsel dekker ikke dagens krav til standard for avkjørsler. Den regulerte løsningen er vurdert til å være den beste løsningen for avkjørsel innenfor begrenset areal.
4. Dette vil bli sett på i prosjekterings- og byggefase.
5. I Eidsvåg var det nødvendig å bygge ny E39 og det ble derfor en del av planarbeidet. Løkk over store deler av E39 kan kanskje være ønskelig for nærstående naboer, men dette er ikke en del av denne reguleringsplanen. Slike tiltak kan vurderes i andre planer.

## Torunn Ervik og Evy Kleiveland (Ervikveien 65, gnr. 211, bnr. 89)

DS3-67, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Lurer på om anleggsområde betyr at de vil få tilbake arealet og parkeringsplassene på eiendommen etter anleggsperioden.
2. Anleggelse av støyskjerm langs Stallkleiva vil ta areal av deres eiendom. Lurer på om denne blir bygd på voll og høyde på denne. Lurer på om den er nødvendig. Hvis ja må den forlenges 20-24 m sørover slik at den skjermer 211/ 124 (privatbolig Torunn Ervik).
3. Hva skjer med parkeringsplassene på eiendommen deres i anleggsperioden?
4. Hvordan blir tilkomsten til garasjen på østsiden i anleggsperioden?
5. Kunne man brukt grunnen til Ervikveien 67 som anleggsareal i stedet for deres eiendom siden Ervikveien 67 skal rives?
6. Dersom de taper parkeringsplasser, vil de da få erstattet disse på parkeringsplassen SPA1?
7. Kan SPA1 gjøres større slik at brukerne av Ervikveien 65 også kan bruke denne?
8. De vil tape inntekter dersom de må avgi grunn og mister parkeringsplasser. Vil det gis erstatning for grunnavståelse og tapte inntekter eller er dette noe de må kreve kompensasjon for?

### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er sikret i reguleringsplanen at areal til anlegg- og riggområde skal føres tilbake til grunneier etter gjennomføring.
2. Støyretningslinjene i T-1442 blir lagt til grunn. Det er Statens vegvesen som skal være byggherre på strekningen mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen (E39). Det vil, som en del av byggeprosjektet, bli gjennomført detaljerte støyberegninger på nevnte strekning. Her vil en se på aktuelle skjermer langs E39 inklusiv en oppgradering av eksisterende støyvoll. Det vil bli beregnet støynivået på hver enkelt eiendom. Der støynivået på fasaden er høyere enn 55 dBA, vil en også beregne støynivået i oppholdsrom. Dersom eiendommen tilfredsstiller kravene til fasadetiltak, vil dette bli tilbudt. Temaet vil bli håndtert av utbygger i anleggsperioden.
3. Før bygging vil prosjektet detaljeres nærmere, og behovene i anleggsfasen detaljeres nærmere. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidene starter.
4. Tilkomst til bygninger er sikret i reguleringsplanen. Temaet vil bli videre håndtert av utbygger i anleggsperioden.
5. Midlertidig anlegg- og riggareal er avsatt der det er behov for gjennomføring av tiltak. For å kunne utføre tiltak er det ofte nødvendig med tilkomst på begge sider av tiltaket. For å sikre tilkomst juridisk blir det regulert til anlegg- og riggområde. Anlegg- og riggområde kan være både for gjennomføring av tiltak og lagring/plassering av utstyr og masser, avhengig av situasjonen.
6. F\_SPA er avsatt til parkering for beboere som mister opparbeidet og godkjente parkeringsplasser i dag. Carporten på eiendom gnr. 211/89 vil ikke bli revet som følge av tiltakene.
7. Parkeringsplassen er til erstatning av mister opparbeidet og godkjente parkeringsplasser i dag, og vil ikke bli utvidet for flere brukere.
8. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Knut Arne Vedaa

DS3-68, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Negativt at Eidsvågveien 140 rives. Nye Eidsvågveien bør kunne trekkes mot nordøst før passeringen av kommunehuset.
2. Negativt at Jordalsveien, som er den gamle hovedveien mellom Bergen og Åsane fra 1870-tallet, «kuttet». Når ny Eidsvågvei legges på tvers her er det negativt mht landskap (skjæring), samt at et historiefortellende element forsvinner.
3. Bør sikre god sykkel Fremkomst fra Eidsvåg til turveien mot Munkebotn. Omlegging av Jordalsveien medfører en ny gang/sykkelvei med en bratt stigning.
4. Savner vurdering av hvorvidt sørvendte ramper for E39 i Eidsvåg er nødvendige. Uten disse ville trafikk mellom Eidsvåg til/fra retning sentrum gå via Eidsvågstunellen. Det savnes vurdering av om dette kunne gi et enklere veisystem i Eidsvåg, samt evt. økonomiske besparelser det ville kunne gi.
5. Svært negativt at Selvikveien 6 (Nyplassen), fra 1850, rives. Det bør være krav om at dette bygges opp igjen.
6. Negativt at Ervikveien 19, som er del av stedets lokalhistorie, rives. Antas det skyldes omlegging av innkjørsel til barnehage. Savner beskrivelser og vurderinger omkring dette, spesielt om det hadde vært mulig å oppnå tilfredstillende løsning ved kun å rive tilbygget/uthuset.
7. Negativt at Ervikveien 67, som er en del av stedets lokalhistorie, rives.
8. Negativt at Ervikveien 70B og 72 rives, spesielt pga. tapet av dagligvarebutikken. Det bør legges til rette for at det vil være mulig å oppføre en ny dagligvarebutikk på denne eiendommen i ettertid.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Det er foretatt en vurdering for å bevare kulturminneverdier i området ved planlegging av tiltak. Eidsvågvegen 140 og gamle kommunehuset ligger på hver sin side av framtidig planlagt veg. Det ble vektlagt å bevare kommunehuset og dette gjorde at det ikke var mulig å bevare Eidsvågvegen 140.
2. Innspillet er oppfattet som at det er en bekymring for at Jordalsvegen ikke lenger er en viktig ferdssåre i Eidsvåg. Jordalsvegen bli beholdt slik den er i dag, men bruken vil være for gående og syklende. Veggen vil være en viktig forbindelse for myke trafikanter i området.
3. Både kulvert under E39 opp Eidsvågbakken og trasé opp Jordalsvegen har tilrettelegging for sykkel mot Munkebotn. Sykkeltraséen gjennom Eidsvågtunellen vil ha stigning i samsvar med krav til sykkelveg.
4. Dersom en skulle fjerne sørvendte ramper i Eidsvåg vil dette gi ytterligere økt trafikk på lokalvegen mellom Eidsvåg og Glass Knag. Da forventes det å gi trafikale utfordringer i kryssene ved NHH, Sandviken sykehus og Glass Knag. Samtidig vil det kunne bli så mye trafikk i Eidsvågtunellen at det utløser nye krav til eksisterende tunnel.
5. Det er vedtak om at bybanen skal gå i tunell mellom Eidsvåg og Griggastemma. Da er det ikke mulig å bevare Selvikvegen 6. Det er lagt til rette for at gammel natursteinsvegg blir oppført igjen på samme sted i tilknytning til paviljong med samme fotavtrykk som Selvikvegen 6.
6. Dagens avkjørsel dekker ikke krav til trafiksikkerhet. Ervikvegen 19 ligger tett inntil Ervikvegen, og dermed er det ikke mulig å bevare huset samtidig som avkjørselen har nødvendig trafiksikkerhet.
7. Tatt til orientering. Det er foretatt grundige vurderinger med sikte på å bevare eksisterende bygg langs Ervikvegen, uten at dette lot seg gjøre.

8. Dersom bygget skal bevares, må traséen (Ervikveien med tilhørende hovedsykkelrute) flyttes østover mot E39. Uten å flytte E39 er det ikke mulig å opprettholde adkomst, parkering og varelevering som i dag. Det ble vurdert å snevre inn bredde på hovedsykkelruten og om eksisterende fortau som ligger på østsiden av Ervikveien kunne fjernes og gå inn som en del av vegarealet. Med denne løsningen var det heller ikke mulig å opprettholde adkomst til dagligvarebutikken eller parkeringsplass for kunder. Dette er nærmere vurdert i «Tilleggsnotat – hovedsykkelrute langs Ervikveien».

## Gunnar Storaas(Gnr 209, bnr 44)

DS3-69, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Fram til 1980-talet gjekk all biltrafikk i høg fart på Ervikvegen utan fortau. Med ny motorveg og fortau og 50 km/t på Ervikvegen, vart det svært mykje tryggare å ferdast. Det som no planleggast er overdimensjonert. Alle skal vel ikkje sykla, nokon skal vel reise med Bybanen?
2. Baneprojektet er for lite og er for saktegåande. Bybanenplanane må stoppast, og prosjekteringa må gå over på ein bane som går til Lindåshalvøya.
3. Forbi Gnr 209, bnr 44 vises det at berget aust for Ervikvegen må skrellast av. Ber om at det vert gjort på ein skånsam måte og at det vert sett opp gjerde på toppen. Trær som vinden kan ta med seg ned i vegen bør fjernast. Det er nevnt at det skal lagast ei hylle som stoppa ras frå Glaskartoppen. Det er usansynleg med ras, i såfall vil massane stoppa i dalpartiet mellom fjellsida og berget. Ber om at området like frå Sjurastemma vert nytta så godt som mogeleg ved å starta heilt i vasskanten.
4. Ser at veg frå naboar i nord er lagt inn på eigedomen. Dette gir kortare siktlinje mot sør og farlegare situasjon når ein skal ut på fylkesvegen. I tillegg ser det ut til at parkeringsplassen, som har vore til hjelp når vegen opp ikkje er farbar under is/ snø, vert tatt bort. Ber om at påkjørselvegen følg eksisterande trasé.
5. «Gammel» bebyggelse her har privat kloakk med septiktank. Ber om at prosjektet legg til rette for at husstandane kan kople seg til offentleg kloakk.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Sykkel- og gangeløsninger må planlegges ut fra dagens standarder. Det er et mål om stor økning i andel som går og sykler i Bergen, for å kunne ha folkevekst, og ikke få økning i personbiltrafikk. Mange syklistar har stor fart, og skal sykling kunne nyttas til pendling må det tilrettelegges for god fart. Dette tilsier at syklistar og gåande ikkje kan dele på samme areal. Store deler av strekningen er skoleveg, og må også være trygt for barn til og fra skole.
2. Reguleringsplanen for bybanen til Åsane er gjennomført på bakgrunn av politiske beslutninger.
3. Se fagetatens kommentar nr. 2 merknad nr. 66.
4. Det var nødvendig å legge om tilkomstvegen for å gi en bedre utforming av påkobling til Ervikveien og for å unngå at den blir brattere enn dagens veg. Avkjørselen er endret slik at den støtter dagens krav til utforming og siktlinjer. Dagens avkjørsel dekker ikke dagens krav til standard for avkjørsler. Den regulerte løsningen er vurdert til å være den beste løsningen for avkjørsel innenfor begrenset areal.
5. Dette må grunneier ta med Bergen Vann.

## Øvre Eide gård v/ Arild Nydegger Øvre - Eide

DS3-70, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Protesterer på det sterkeste mot planforslaget. Det bygger på uriktige premisser og er lovstridig.
2. Gjennomføring av planforslaget vil føre til at gården må nedlegges. E39 flyttes helt inntil deres grense med to broer ved Jordalsvannet nedenfor. Avstanden fra munningen av lokket til innmarken blir kun ca 15 m. Gården vil ligge helt i grensen til rød støysone. Med et slikt støynivå vil gårdsbesøk og arrangementer være umulig å gjennomføre. Gården har sterk betydning for byen (de legger også ved bilder og informasjon om gården):
  - a. Har hatt gårdsdrift siden før svartedauden, men gjenoppstod på 1500-tallet. Hovedhus fra 1500-tallet. De eldste bygningene og gårdsdrift i Åsane.
  - b. Har fått flere utmerkelse for drift og ivaretagelse av den historiske gården, blant annet Olavsrosa, Kulturvernprisen i Åsane og støtte fra Kulturminnefondet. Det høythengende kvalitetsmerket Olavsrosa fikk de for opplevelsesverdi av høy standard med hensyn til kulturhistorie og formidling.
  - c. Er «Bondegården i byen» hvor befolkningen kan oppleve aktiv og levende gård med landbruk og dyr. Barna lærer hvor maten kommer fra og jobben bak og hvordan de kan leve mer miljøvennlig. Formidles til Bergens befolkning hver eneste dag.
  - d. Kulturtilbudet og formidlingsarbeidet deres støttes av Innovasjon Norge og de er valgt ut av Bergen kommune som tilbyder av aktivitetskortet til økonomisk vanskeligstilte barn og unge. Flere ganger i uken kommer dessuten skoleklasser med barn med spesielle behov til gården. Gården og dyrene brukes aktivt i terapi.
  - e. Har 6 heltidsansatte og 30 deltidsansatte fra forskjellige kulturer, land, aldersgrupper, samfunns-bakgrunner og livssituasjoner. Opptatt av inkludering, samhold og integrering.
  - f. Har sammensatt drift: Gårdsbesøk (barn og unge samt fra sykehjem, omsorgsboliger, institusjoner, m.m), terapiriding, rideundervisning, rideturer, kulturarrangement (barseltreff, seniortreff, konserter mm), merkedager (bryllup, minnestunder mm), turistbesøk fra hele verden, kurs, konferanser, teambuilding.
3. Ny motorvei skal gå over to broer 14 m over vannspeilet i Jordalsvannet. Ventilasjonstårn ligger også i tilsigsområdet til Jordalsvannet. Innebærer risiko for forurensning av drikkevann for 40 000 innbyggerne i Åsane. Det er forbudt å forurense drikkevann. Også tiltak som kan føre til forurensning er forbudt, jf drikkevannsforskriften. Linker til avisartikler i BA og BT der Ruben Oddekav i Norges Miljøvernforbund kaller denne delen av planen miljøkriminalitet. Også en klausuleringsdom i Gulating lagmannsrett fastslår at nye tiltak i vanntilsigsfeltet er forbudt. Dersom dette vedtas vil planen måtte bli gjenstand for påfølgende rettslig prosess.
4. Ny E39 er unødvendig. Den eksisterende motorveien ligger fint der den ligger, og bybanen kan gå ved siden av (jf Norges Miljøvernforbund sine uttalelser). Dette vil spare miljø og økonomi (milliarder).

### *Fagetatens kommentar:*

1, 3 og 4: Det vises til fagetatens kommentar til Norges Miljøvernforbund sin merknad.

2: Fagetaten ser den store verdien gården Øvre Eide har både som kulturmiljø/ del av kulturhistorien, som landbrukseiendom og som besøksgård/ kulturformidler. Løsningen i planforslaget vil ikke medføre reduksjon av dyrket mark eller forringe driftsmessige forhold for selve landbruksdriften. Som besøksgård kan Øvre Eide bli påvirket siden E39 legges nærmere enn i dag, slik at utsikten blir påvirket/ forringet. Når det gjelder støy så viser støyrapporten at støynivået på gården blir omtrent det samme som med dagens vegsystem,

etter gjennomføring av tiltakene i planforslaget. Dette p.g.a tiltak som miljølokk og støyskjerming langs E39.

## Grunneiere på Øvre- Eide: Arild Nydegger Øvre - Eide (gnr. 215, bnr 2,8,10) og Johanna Eide (gnr 215, bnr 4)

DS3-81, 22.12.2022

1. Planforslaget er i strid drikkevannsforskriften og med klausuleringsbestemmelsene for Jordalsvannet som er drikkevannet for hele Åsane. Det er ifølge forskriften forbudt å forurense drikkevann. Det er lovbrudd å tillate tiltak som gir negative konsekvenser for drikkevannet og uvesentlig at det hevdes at planforslaget viser den løsningen som gir minst konsekvenser. I skjønnet for Jordalsvannet er det fastsatt i tingrett og lagrett at det er et totalt byggeforbud.
2. Bergen kommune dokumenterer at det blir luftforurensning i Eidsvåg. Luftforurensning kjenner ingen grenser slik at drikkevannet blir forurenset.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Se fagetatens kommentarer til merknad fra Norges Miljøvernforbund.
2. I planarbeidet er det spesielt sett på om det er fare for at partikler fra tunnelluften vil utgjøre en risiko og forurensningsfare for drikkevannskilden i Jordalsvatnet. Det er utarbeidet en egen rapport /notat (NO-DS3-013), «Vurdering av luftforurensning ved Jordalsvatnet», der dette blir vurdert.

Rapporten konkluderer med følgende:

- I løsningen både med- og uten lokk viser at luftforurensningen i stor grad holder seg nærme vegen og tunnelportalene og i liten grad vil spre seg utover drikkevannet og i retning drikkevannsinntaket.
- Resultatene fra modelleringene viser at det er svært lite sannsynlig at støv fra vegtrafikkene på ny E39 vil kunne forurense drikkevannet i Jordalsvatnet.

Fagetaten vurderer at spørsmålet knyttet til mulig forurensning av drikkevannskilden fra støvpartikler fra veg- og tunnelanlegget er tilfredsstillende utredet i planarbeidet.

## Cardo 8614 AS (Eidsvågbakken 13, gnr. 216, bnr. 1278 og 1248)

DS3-71, 21.12.2022

### *Merknad:*

Planens endrer utnyttelsen sterkt i forhold til gjeldende status for eiendommene. Anmoder derfor om minnelig løsning om erstatning/eventuelt erverv som reflekterer det tap som oppstår, den potensielle verdi som endres.

### *Fagetatens kommentar:*

Tas til orientering. Temaet vil bli tatt opp i byggefase. Utbygger av anlegget vil kontakte grunneier for å informere og avklare arbeidet, og det vil bli inngått avtaler i henhold til de normene som gjelder for dette.

## Berit Hessevik (Stallkleiven 4)

DS3-72, 21.12.2022

### *Merknad:*

Ber om støyskjerming mot Stallkleiven og Glaskaret. Med støyskjerm langs Ervikveien og riving av Stallkleiven 1a vil de få høyere støynivå.

### *Fagetatens kommentar:*

Støyretningslinjene i T-1442 blir lagt til grunn. Det er Statens vegvesen som skal være byggherre på strekningen mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen (E39). Det vil, som en del av byggeprosjektet, bli gjennomført detaljerte støyberegninger på nevnte strekning. Her vil en se på aktuelle skjerm langs E39 inklusiv en oppgradering av eksisterende støyvoll. Det vil bli beregnet støynivået på hver enkelt eiendom. Der støynivået på fasaden er høyere enn 55 dBA, vil en også beregne støynivået i oppholdsrom. Dersom eiendommen tilfredsstiller kravene til fasadetiltak, vil dette bli tilbudt.

## Sondre Djukastein (Ervikveien 109 seksjon A og B, gnr 209, bnr 69)

DS3-73, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. At store deler av deres uteområder er vist som midlertidig anleggsområde vil forringe bruken og redusere deres areal i anleggsperioden. Spør om de vil bli kompensert for dette.
2. Viktig at bruken til næring og bolig ikke blir hindret. Anleggsareal er lagt helt inntil seksjon A og hindrer adgang til denne enheten helt.
3. Foreslått ny innkjørsel vil beslaglegge store deler av utearealet, spesielt til seksjon A. Dette vil forringe bruken/ verdien. Ønsker dagens innkjørsel.
4. Bergnabb bak huset er tidligere vurdert av geolog å ikke ha fare for utrasing, men de er redd byggeaktivitet med rystelser vil endre dette. Ber om vurdering av dette før igangsetting.
5. Forventer at alle arealer tilbakeføres til minst lik standard eller bedre. For eksempel ny hekk da dagens hekk gir god støydemping og hindrer innsyn.

### *Fagetatens kommentar:*

1. Endret utforming av Ervikvegen krever midlertidig anleggsareal for å kunne gjennomføre tiltaket. Dette er en midlertidig situasjon under byggingen, og bruken vil opphøre når tiltaket er gjennomført.

Areal som er avsatt til SVG dvs. annen veggrunn (grønn i plankartet) vil bli ervervet permanent. Det vil bli gitt kompensasjon for erverv.

2. Tilkost til bygninger er sikret i reguleringsplanen. Temaet vil bli videre håndtert av utbygger i anleggsperioden.
3. Avkjørselen er justert noe, og flyttet sørover for å ikke være i konflikt med busslomme på andre siden av vegen. Dette var nødvendige justeringer for å bedre trafiksikkerheten.
4. Dette blir ivaretatt i byggefasen.
5. Dette kan drøftes under utbyggingsfasen. Fremtidige tiltak må ivareta siktsoner og generell trafiksikkerhet.



## Lillian Johnsen og Berit Johnsen (Glaskaret 14)

DS3-74 og 84, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Protesterer mot at det ikke skal etableres støyskjerming mellom E39 og Glaskaret/ Stallkleiva. Uforståelig at det ikke vil hjelpe hvis det hjelper med støyskjerm langs Ervikveien. Viser til Jorunn Daas forslag til støyskjerming langs E39 (buede skjerm på begge sider og i midten).
2. Dagens støyvoll m/ delvis støyskjerm har sunket flere meter siden den ble etablert på 80-tallet og har nå liten effekt både mot støy og støv. Det er ikke fristende å bruke altan om sommeren da støyen er stressfaktor og man ikke kan føre normal samtale. Selv med vinduene lukket høres støyen godt på soverom- til og med det som har vindu mot Glaskaret. Svevestøv gjør at det ikke er fristende å spise bær/ frukt fra hagen uansett vasking.
3. Lekeplassen som de ble fratatt ved bygging av E39 ble lovet erstattet, men området ble regulert til industri som har gjort at trafikken i nedre del av Glaskaret har økt kraftig og at det er mye uvetting parkering langs vegen som skaper trafikkfarlige situasjoner.
4. Folkevalgte har uttalt at reguleringen skal rydde i gamle blundere, men her blir det bare verre. Den veldrevne nærbutikken, som er et viktig møtepunkt, nedlegges. Eldre som nå kan gå til butikken må da bruke bil. Butikken er også et viktig kulturminne for nærmiljøet.
5. I hver retning blir det sørgående busstoppet i Ervikveien liggende for langt nord. Foreslår flytting sørover til omtrent ved Åsane Glass.

### *Fagetatens kommentar:*

- 1-2. Støyretningslinjene i T-1442 blir lagt til grunn. Det er Statens vegvesen som skal være byggherre på strekningen mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen (E39). Det vil, som en del av byggeprosjektet, bli gjennomført detaljerte støyberegninger på nevnte strekning. Her vil en se på aktuelle skjerm langs E39 inklusiv en oppgradering av eksisterende støyvoll. Det vil bli beregnet støynivået på hver enkelt eiendom. Der støynivået på fasaden er høyere enn 55 dBA, vil en også beregne støynivået i oppholdsrom. Dersom eiendommen tilfredsstiller kravene til fasadetiltak, vil dette bli tilbudt.
3. Tatt til orientering.
4. Tatt til orientering. Det er foretatt grundige vurderinger med sikte på å bevare eksisterende bygg langs Ervikvegen, uten at dette lot seg gjøre.
5. Etter offentlig ettersyn er det gjort en prosess for å skyve dem tilbake til dagens plassering. Samlet vurdering viser at det utfordrende med nok areal uten at det går på bekostning av tilgrensede eiendommer er best at de ligger der de presentert i offentlig ettersyn.

## Melissa Lauren Hope

DS3-75, 21.12.2022

### *Merknad:*

1. Alle i røde soner, må få støydempere bøyd innover på både bybane og motorvei, spesielt beboere i Eidsvåg, Selvikveien og Erviken. Viser til Knut Daa sin merknad.
2. Veldig negativt til at Nyplassen skal rives og at all innmark til tomten legges helt brakk, uten mulighet til gjenoppbygging.
3. Hele bybaneplassen til Åsane er dårlig. Kostnadene er for store og inngrep i naturen helt unødvendig.



*Fagetatens kommentar:*

1. Støyretningslinjene i T-1442 blir lagt til grunn. Det er Statens vegvesen som skal være byggherre på strekningen mellom Selviktunnelen og Glaskartunnelen (E39). Støyvurdering vil bli gjennomført i forbindelse med byggefase.
2. Tatt til orientering. Det er vedtak om at bybanen skal gå i tunnel mellom Eidsvåg og Griggastemma. Da er det ikke mulig å bevare Selvikvegen 6. Det er lagt til rette for at gammel natursteinsvegg blir oppført igjen på samme sted i tilknytning til paviljong med samme fotavtrykk som Selvikvegen 6.
3. Tatt til orientering. Reguleringsplanen for bybanen til Åsane er gjennomført på bakgrunn av politiske beslutninger.

## Advokatkontoret Harris for Eidsvåg fabrikker (216/831, Tyriveien 68)

DS3-76, 21.12.2022

*Merknad:*

Alle bygningene på gnr. 216, bnr. 831 (Tyriveien 68) er i planforslaget forutsatt revet. Deler av eiendommen skal, ifølge grunnervervskart, erverves permanent, deler er forutsatt ervervet midlertidig. Eiendommen er bortfestet av Eidsvåg Fabrikker og bygningene på arealet som skal erverves midlertidig tilhører fester av eiendommen. Resultatet av planforslaget er at Eidsvåg fabrikker sitter igjen med en eiendom som er vesentlig redusert i størrelse og uten bolig de kan få festeinntekter av. Planforslaget må legge til rette for at hele eiendommen erverves permanent og at den reguleres til grøntareal som kan gi en grønn lunge med evt. støyskjerming mot øvrige boligeiendommer i Tyriveien/Granlien.

*Fagetatens kommentar:*

Ervervsprosess vil gjennomføres under byggeperiode. Dette er forhold som kan tas opp med erverver. I reguleringsplanen er det eksisterende arealformål som er videreført i planforslaget under anlegg- og riggsone. Det er gjort en ny vurdering som følge av mottatt innspill. Vurdering at arealformålet blir videreført i reguleringsplanen som foreslått.

## Tone Holmås (Storbotn 75, gnr. 209, bnr. 122)

DS3-77, 21.12.2022

*Merknad:*

1. Har ikke fått varsel selv om alle berørte skal varsles direkte. Tolker dette slik at eiendommen ikke er berørt.
2. Hovedadkomsten til Storbotn 75 og 77 er gangvei over Storbotn 75 fra Ervikveien. Bilvei fra Storbotn er kommet i ettertid (25-35 år etterpå). Bilveien er bratt slik at den ofte ikke kan brukes som vinteren til å gå eller kjøre. Er da helt avhengig av gangveien til Ervikveien.
3. Eiendommen har tidligere avgitt areal til fortau langs Ervikveien. Da satte kommunen, etter avtale med hennes far, opp gjerde på kanten av stupet mot fortauet for å sikre stupet mot vei/ fortau. Det ble også avtalt at Storbotn 75 skulle få beholde en parkeringsplass foran trappeoppgangen. Gjerdet er rustet og faller fra hverandre. En av stålstoplene falt ned på fortauet for noen år siden. Advarer mot at byggearbeid trolig vil føre til at gjerdet faller ned på fortauet. Hun tar ikke ansvar for skjerming/ gjerde mellom hennes eiendom og utbyggingsområdet.

4. Varsler om at kloakkledning for Storbotn 75, 77, 79, 81 og evt. et hus til går under huset Storbotn 75 og videre ned til hovedledningen.

*Fagetatens kommentar:*

1. Det er sjekket at brev om høring og offentlig ettersyn er sendt til din adresse. Det er uheldig at du ikke har mottatt dette brevet. Det er fint at du har fått informasjon om bybanen, og dermed kunne sende dine merknader.
2. Annen veggrunn og fortau vil ikke berøre trappen, og det blir dermed enklere tilgang for gående til trapp og gangsystem.
3. Det er ikke lov å parkere på eksisterende eller fremtidig fortau. Vedlikehold på og sikring av egen eiendom må grunneier besørge.
4. Dette er kjent og inngår i VA-rammeplanen.

## Even Oleson Sørland

DS3-80, 22.12.2022

*Merknad:*

1. Griggastemma bør planlegges som lokalt knutepunkt også for buss. Positivt med tilrettelegging for gange, men store deler av nedslagsfeltet til bybaneholdeplassen vil bruke buss til banen. Uheldig om alle fortsatt må innom Åsane terminal for å komme seg rundt i bydelen. Bussruter bør binde bydelen på tvers av banen og ikke bare på langs. Bussrute mellom Rolland og Tertnes vil gi tilgang til svømming i Åstveithallen og korpsøving på Tertnes skole. Tertnesbeboere vil komme seg til Roalds kro eller Alanya restaurant. Savner også tilrettelegging for "bestillingsbussen" fra Skyss som har blitt populær. Den vil ha Tertneskrysset som naturlig snupunkt, og det trengs en enkel bussløyfe.
2. Unødvendig med stort ubrukbart grøntareal mellom bybanen og E39 ved Griggastemma og andre steder. Bør ha større sammenhengende areal på andre siden av banen. Dagens linje 1 har flere steder bare autovern mot veien. Bruk så teknisk liten avstand som mulig.

*Fagetatens kommentar:*

1. Det er lagt til rette for bussholdeplass på begge sider av bybanestoppet, både på øst- og vestsiden av Ervikvegen. Det er også bussholdeplasser på begge sider av veien mot E39 på østsiden av bybanestoppet. Det er forventet at dette vil gi gode overganger mellom buss og bane ved Griggastemma. Forslaget til reguleringsplan bidrar til at Skyss kan planlegge hensiktsmessige ruter lokalt i bydelen.
2. Størrelsen på grøntareal mellom bybanen og E39 er satt på grunn av kravene til avstand fra E39. Dette gjør at det ikke er mulig å flytte bybanen nærmere E39, redusere grøntareal øst for bybanen og øke grøntareal vest for bybanen.

## Jarle Aage Helløy

DS3-85, 22.12.2022

*Merknad:*

Planforslaget vil gi omfattende anleggsvirksomhet i og rundt Tertneskrysset med midlertidige omkjøringer, alternative ruter og anleggsstøy. Han fremlegger derfor et alternativt forslag i form av en skisse. Skissen hans viser en bybanetrasé som krysser under E39 sør for Glaskartunnelen og går på sørsiden av E39 i tunnel frem til Tertneskrysset. Her anlegges en perrong i dagen på sørsiden av E39. Banen går så i dagen et lite stykke før den går i tunnel videre under Åsamyrane og E39.

*Fagetatens kommentar:*

Det foreslås et helt nytt plankonsept for E39 med nye lange tunneler mellom Eidsvåg og Tertnes. Dette er løsninger som går langt utover de rammene og politiske føringene som foreligger for prosjektet. Løsningen vil også medføre vesentlig høyere kostnader. Fagetaten mener det ikke er grunnlag for å gå videre med forslaget.

## Griggastemma utbygging (gnr. 209, bnr. 288) og Ervikveien eiendom (gnr 209, bnr 79, 112, 124, 130, 691) v/ advokatkontoret Harris og Sweco Norge As

DS3-103, 21.12.2022

*Merknad:*

1. Utbyggingsarealene BS9 og BS10 i planforslaget, avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde:
  - a. Grunneier ønsker å detaljregulere før bybanen er ferdig utbygd og bygge så fort som mulig. Dette bør tillates for å sikre ønsket byutvikling når Bybanen står ferdig og skal tas i bruk.
  - b. Det er begrenset hvor mye som skal tilbakeføres siden området skal utvikles til sentrumsformål. Ser derfor ikke at man trenger å vente til 1 år etter åpning av bybaneanlegget slik bestemmelsene foreslår. Antar at BS9 og BS10 skal brukes til deponering av tunnelmaser og ber om bestemmelse om frigjøring av BS9 når deponiet er fullt (har forslag til tekst for bestemmelsen). BS10 kan Bybanen utbygging disponere i hele anleggsfasen. Grunneier kan da detaljregulere for at fase 1 (BS9) tillates igangsatt når masser fra bybanen er på plass, fase 2 (BS10) kan starte et år etter at bybanen er ferdigstilt.
  - c. Utforming av deponi bør tilpasses fremtidig bebyggelse. Viser til parkeringsveileder om at det i tettbygd strøk skal legges opp til parkering under bakken. Ber om tett dialog om utforming.
  - d. Har innspill til hvordan tilkomst til BS9 og BS10 ved Griggastemma kan løses, og håper på god dialog videre vedrørende valg av løsning (vedlegger skisser).
    - i. Alternativ 1: servicevei for bybanen via gatetunet og egen innkjørsel til p-kjeller for BS9 like sør for dette. Fordel: mindre trafikk i gatetun/ nordlig kryss da frekvens for kjøretøy til service for bybanen, renovasjon og brann er lav. Kjørevei i gatetun kan utformes med kjørefast dekke som signalerer gågate, f.eks. brostein eller betongfliser/armert gress, med en tydelig fortauskant til kantsone/veggsone i sør og langs fortau med opphold i nord.
    - ii. Alternativ 2: samlet avkjørsel for personbiler og servicekjøretøy i gatetunet. Avkjørsel p-kjeller skjer helt i starten på gatetunet etter innkjøring fra Ervikveien slik at trafikken minimeres. De kan ikke se annen løsning enn plassering i gatetunet. Gatetunet kan utvides mot sør, men dette vil gå ut over parken/ tilgjengeligheten til vannet og viske ut forskjell mellom torg og gatetun.
  - e. Mener bybanen og samfunnet er tjent med utfylling i en større del av vannet, dvs i området i sørøst. Kommunen må vurdere det totale bildet av å ikke fylle. Bortkjøring av masser vil være verre for klimaet, gir mer dieselskjøring, gi mer risiko for ulykker, gi mer sjenanse for beboere langs vegnettet, gi mer slitasje på vegene og gi større kostnader. Det er flere tusen lastebillass med stein som skal tas ut av tunnelene. Arealet kan for eksempel benyttes til tilkomst for bybanen under bygging og vedlikehold i ettertid, samt tilkomst for allmennheten. Griggastemma er et viktig

friluftsområde, men nye terrengmessige forhold med opprustede stinett og nye tilbud for allmennheten vil være en fordel.

2. Grunneiers fire eiendommer langs Ervikveien:
  - a. Disse har eneboliger som er utleid i dag. Ønsker at driften skal være forutsigbar for leietakerne. Anmoder derfor om rekkefølgebestemmelse om at tiltredelse skal varsles senest 2-3 år før tiltredelse skal skje.
  - b. Det midlertidige ervervet er vist helt inntil husveggen. Utstrekningen må reduseres til det omfang som er helt nødvendig ut fra det konkrete behov for anleggsområde, og det bør i alle tilfeller vurderes å ta inn en planbestemmelse som innebærer at midlertidig ervervet areal skal reduseres til det som er nødvendig straks det er avklart, og at overskytende areal skal frigis til bruk for grunneier.
  - c. Planforslaget tar ikke i tilstrekkelig grad tar stilling til om dagens bruk kan opprettholdes under anleggsperioden. Det kan virke inn på leieinntekter og mulighet for utleie for grunneier. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelse av nødvendige avkjørsler til eiendommene før øvrige tiltak langs Ervikveien skal opparbeides, slik at eiendommene er sikret tilkomst under byggeperioden.
  - d. Planforslaget reduserer muligheten for utvikling av eiendommene til høyere utnyttning betraktelig. Dagens boliger ligger tett inntil en bratt fjellskråning og bybanen beslaglegger helt eller midlertidig de flatere delene av tomtene. Et alternativ til midlertidig erverv på alle eiendommene er midlertidig erverv konsentrert til gnr. 209 bnr. 691. Da vil det fremdeles være noen kvaliteter på de bebygde eneboligtomtene som gjør at de kan brukes også under anleggsperioden

*Fagetatens kommentar:*

- a. For detaljregulering må det tas kontakt med Plan- og bygningsetaten, avdeling for private planer. Detaljregulering og evt.bygging må ikke være til hinder for realisering av bybanetrasén.
- b. Planforslaget er sikret nødvendig areal til bygge- og anleggsvirksomhet. Bestemmelsen sikrer at arealene ikke blir brukt lenger enn nødvendig og at de må tilbakeføres senest 1 år etter åpning.
- c. Utfylling og deponering vil detaljeres i prosjekteringsfase.
- d. Tilkomst er tilrettelagt for byggeområder nord for Griggastemma. Endringen er sendt på begrenset høring og innsigelsen er løst med foreslått endring.
- e. Det er lagt til rette for utfylling i Griggastemma for det som er nødvendig for bybanen og bybanestoppet. Griggastemma er viktig rekreasjonsområde for tur og bading og planforslaget tilrettelegger for fortsatt bruk av området. Det er jobbet målrettet for å minimere inngrep i grøntarealet rundt Griggastemma og begrense til nødvendig areal for å realisere planlagt tiltak, ytterligere utfylling i Griggastemma er i strid med dette prinsippet.

2 a- d Langs Ervikveien er det valgt et prinsipp med en minimumsbredde på midlertidig anleggsområde på 5 meter, men så har man trukket linjen i fasade på bygninger der bygningene ligger nærmere tiltaket/ veien. Særskilte behov gjør at det midlertidige anleggsområdet noen steder er noe større. Reguleringsplanen gir rettighet til bruk av arealene i anleggsperioden. Det er vurdert at det er bedre både for anleggsarbeidet og de berørte grunneierne/ beboerne at arealet er av noe størrelse slik at man har fleksibilitet, og kan ha ulike løsninger for tilkomst eller lignende underveis i anleggsperioden. Det anbefales derfor ikke å redusere det midlertidige anleggsområdet.

Tilkomst til bygninger er sikret i reguleringsplanen. Temaet vil bli videre håndtert av utbygger i anleggsperioden.

## Norges miljøvernforbund

DS3-121, 20.12.2022

### *Merknad:*

Norges Miljøvernforbund har vurdert forslaget til reguleringsplan for delstrekning Fløyfjelltunnelen - forlengelse til Eidsvåg (DSF). De mener at forslaget innebærer en alvorlig og økt risiko for forurensning av Jordalsvatnet, som er drikkevann for hele Åsanes befolkning. Rent drikkevann er noe av det aller viktigste for folkehelsen. Å utsette drikkevann for risiko for forurensning er miljøkriminalitet. De mener derfor at planforslaget kan ikke vedtas. De mener at planen utgjør et brudd på Drikkevannsforskriften

### *Fagetatens kommentar:*

Nærhet til drikkevannskilden har hatt stort fokus og er håndtert i planarbeidet. For oppfølging av drikkevannskilden Jordalsvatnet og for å sikre at kilden ikke forurenses har det ved utarbeiding av tiltaket og reguleringsplanen vært kontinuerlig dialog med Bergen vann, der det bl.a. har vært gjort risikovurdering for tiltak innenfor klausuleringssonen for drikkevannet. Det har bl.a. vært utført vurdering av om tiltaket kan legges innenfor klausuleringssonen og i nærhet til drikkevannskilden, utført risikovurdering av rigg og anleggsområde i forbindelse med bygging av tiltaket, gjort risikovurdering med foreslåtte sikkerhetstiltak i prosjektering og anleggsperioden og vurdering av eventuelle nødvendige tiltak for permanent situasjon.

ROS rapport (RA-DS0-012) beskriver risikovurderingene og hvilke behov for beskyttelsestiltak som er nødvendig for å unngå/ minimere risikoen for forurensning. Når det gjelder risikoen for at svevestøv fra nytt tiltak skal gi forurensning via svevestøv til Jordalsvatnet er dette vurdert som lite sannsynlig ifølge utarbeidet utredning ved planforslaget.

Planforslaget forutsettes å ha vurdert, foreslått og tilrettelagt for tilstrekkelig beskyttelsestiltak og restriksjoner for å unngå å forurense drikkevannet Jordalsvatnet både i prosjektering-, anleggs- og permanent situasjon, til at planen kan vedtas.

## Khalid Hadi Alsharif

DS3-106, 25.01.2023

### *Merknad:*

Gjelder eiendom Blådalen 11. Gnr: 209, Bnr:157 Bergen. Viser til deres brev om planforslag nevnt over, ser at denne planen påvirker vår eiendom. Vi ønsker at dere gjør det som er nødvendig evt noen endringer i planen for å ikke påvirke eiendommen.

### *Fagetatens kommentar:*

Det sørøstlige delen av eiendommen vil bli påvirket av omleggingen av bekken med tilhørende midlertidig bygge- og anleggsområde. Midlertidige bygge- og anleggsområder vil bli tilbakeført etter gjennomføringen av tiltaket. Tiltaket er nødvendig for håndtering av bekk og flom.

## Begrenset høring:

### Bergen Vann

DS3-112, 24.02.23

Merknad til Bybanen til Åsane, begrenset høring E39 Eidsvåg

#### *Merknad:*

I ROS-analysen til reguleringsplanen er risikoen for Jordalsvatnet med hensyn på drikkevannskvaliteten vurdert opp mot plassering av E39 og påkjøringsrampe. Justert planforslag betyr at påkjøringsrampen på østsiden av E39, rett før Selviktunnelen, kommer nærmere Jordalsvatnet.

Flytting av veg og mur i justert planforslag må vurderes opp mot analysen som opprinnelig er gjort. Det må avklares om endringen gir konsekvenser i form av økt risiko for påvirkning av vannkvaliteten i Jordalsvatnet, spesielt i anleggsfasen, men også i ferdig utbygd driftssituasjon.

#### *Fagetatens kommentar:*

De foreliggende ROS-analysene er gjennomgått i forhold til om endringen påvirker vurderingene som er gjort. Det er i den gjennomgangen ikke identifisert nye aktuelle uønskede hendelser for området. Videre er det ikke funnet faktorer ved justeringen som påvirker vurderingene av sårbarhet, sannsynlighet eller konsekvens i den foreliggende analysen. Det er ikke avdekket endrede risikoforhold.

### Statens vegvesen

Merknad til Bybanen til Åsane, begrenset høring E39 Eidsvåg

DS3-115, 09.03.23

#### *Merknad:*

Oppretting av horisontalkurvatur for E39 i retning nord har vært premissgiver for foreliggende planhøring. Det er også behov for oppretting av horisontalkurvatur retning sør og vertikalkurvatur begge retninger E39.

Statens vegvesen er positive til foreslåtte planjustering, og anser at endringen sikrer nødvendig areal til å etablere framtidig veganlegg for E39 i aktuelle område. Vi legger til grunn at øvrig oppretting av linjeføring E39 i aktuelle område vil inngå i oppfølging av TS-revisjonen, uten at dette krever ytterligere justering av planforslaget.

#### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering. Øvrig oppretting er lagt inn som oppfølgingspunkt av TS-revisjonen.

### Vestland fylkeskommune

Merknad til Bybanen til Åsane, begrenset høring Griggastemma

DS3-116, 10.03.23

#### *Merknad:*

Planforslaget er justert som følge av motsegn frå Vestland fylkeskommune. Endringane gjeld to overordna forhold:

1. Køyretilkomst til byggeområde B9 og B10. Det er positivt at dette nå er sikra gjennom føresegnene i planen.
2. Endringar i føresegnene om rekkefølgekrav for opparbeiding av området.
  - VLFK aksepterer ny formulering av føresegn § 7.3 som sikrar at areal for gatetunet o\_SGT og torget o\_ST4 skal planerast ut, og at det her skal bli etablert midlertidig tilkomst til bybanehaldeplass for myke trafikantar og driftskøyretøy for baneanlegget.
  - Vestland fylkeskommune stiller seg vidare bak ny føresegn § 7.8 som knyter ferdigstilling av Torg (o\_ST4) og gatetunet (o\_SGT) til utviklinga av byggeområde B9 og B10. Dette er i tråd med våre tidlegare innspel.
  - Krav om rekkefølge i føresegnene om opparbeiding av parkområdet o\_GP1 har nå blitt endra slik at ferdigstilling skal skje eit år etter bybanen opnar for drift. Fylkeskommunen aksepterer dette.
  - Kommunen har også endra § 4.3.3 og § 4.3.5 som beskriver korleis turdraget (GTD) og parkområdet (GP) skal utformast. Etter fylkeskommunen sin vurdering er det fornuftig at det nå er krav om tursti i stadet for turveg, og at disse ikkje må å vere universelt utforma. Dette vil tilsvare dagens turstiar nord i planområdet.

Konklusjonen er at Vestland fylkeskommune finn endringane i planforslaget tilstrekkeleg til å kunne trekke innsigelsene knytt til reguleringsplan for delstrekning 3, for Bybanen til Åsane.

#### *Fagetatens kommentar:*

Tatt til orientering.

## Harris advokatfirma for Griggastemma utbygging AS og Ervikveien eiendom invest AS

Merknad til Bybanen til Åsane, begrenset høring Griggastemma

DS3-117, 10.03.23

#### *Merknad:*

På vegne av grunneier gjør vi gjeldende at kommunen bør sørge for at tilkomst til byggeområdene BS9 og BS10 kan justeres ved detaljregulering av BS9 og BS10.

Videre anføres det prinsipalt at torg o\_ST4 og gatetun o\_SGT er nødvendig for Bybanen og må opparbeides og ferdigstilles før Bybanen åpnes for ordinær drift.

Subsidiært må det reguleres for gatetun o\_SGT helt frem til o\_SGG9 og o\_SGG11 og med krav om opparbeidelse og ferdigstilling av Bybanen før Bybanen åpnes for ordinær drift. Øvrige deler av det som i dag er vist som torg o\_ST4 kan inngå i bestemmelsesområde hvor arealformål nærmere avklares ved detaljregulering av BS9 og BS10.

#### *Fagetatens kommentar:*

I områdeplan er det sikret etablert avkjørsel fra fylkesvei til fremtidig byggeområdene BS9 og BS10. Det stilt krav om detaljreguleringsplan for BS9 og BS10 som kan gi rom for justering i videre prosess.

Fagetaten ser at summen av virkninger fra BS9 og BS10 sammenstilt med bybaneanlegget nødvendiggjør opparbeidelsen av o\_ST4 og o\_SGT. Det er satt krav til at det gjennom bybaneprojektet skal planere o\_SGT og o\_ST4 og at arealene skal ha universell utforming.

Fagetaten finner at valgt løsning gir en hensiktsmessig fordeling av de planavlede opparbeidelsesbehovene i området. Forhold som retter seg mot den endelige detaljeringen av opparbeidelsen må løses i samband med detaljregulering av BS9 og BS10.

## Bymiljøetaten

Merknad til Bybanen til Åsane, begrenset høring Griggastemma

DS3-120, 15.03.23

### *Merknad:*

Bymiljøetaten (BME) er positive til at avkjørselen er flyttet fra gatetun o\_SGT til BS9.

BME har imidlertid merknader til de foreslåtte endringene i bestemmelsene. Opparbeidelse av park o\_GP1 og turdrag i o\_GTD er foreslått fjernet som et rekkefølgekrav knyttet til ferdigstilling ved åpning av Bybanen § 7.3.

Opparbeiding til park er flyttet til: §7.6.6

Opparbeiding til turdrag er flyttet til: §7.5.7

BME kan ikke se at det i høringen begrunnes hvorfor bestemmelsen er foreslått endret. Dersom det skal gjøres en slik endring er det viktig å sikre en ansvarsavklaring med tanke på at tiltakene faktisk skal gjennomføres. Videre er bestemmelsene knyttet til turdrag o\_GTD og park o\_GP foreslått endret. Bymiljøetaten er opptatt av at området rundt Griggastemma må opparbeides med naturpreg, og ikke beplantes med fremmede, skadelige arter.

BME anbefaler på den bakgrunn en mindre justering av formuleringen i siste setning ved å fjerne «mest mulig» fra bestemmelse «§ 4.3.3.1: Øvrige områder skal opparbeides med naturpreg og mest mulig stedegen vegetasjon».

### *Fagetatens kommentar:*

Opparbeiding av Torg og park er fremdeles sikret i planbestemmelser.

Forslag til endringen i bestemmelsen er gjennomført i samsvar med innspill.