

Vedlegg G1

31.03.2023

Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten

Planforslagene for Bybanen og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane, med forlenget Fløyfjell tunnel 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 DSFF er det mottatt 21 uttalelser fra høringsinstanser og 34 merknader fra lag, organisasjoner og privatpersoner. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjemaet.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Fløyfjell tunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF)**.
Planid 70670000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20720

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
- **Fløyfjell tunnelen, forlengelse til Eidsvåg (DSF)**.
PlanID 65840000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20565
- **Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien (DSS)**.
PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560
- **Fløyfjell tunnelen – 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	132	47	37	33	31	16	75	19.12.2022
Vestland fylkeskommune	271	150	105	34	65	42	75	20.01.2023

Offentlige uttalelser – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
BIR	138/268	52	42	38	33	19	38	12.01.2023
Dir. for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)	86	29	29	23	20	13	21	04.11.2022
Fiskeridirektoratet	174	135	114	93	69	45	-	20.12.2022
Statsforvalteren i Vestland	180/276	80	59	51	40	27	55	20.12.2022 02.02.2023
Ungdomsrådet	266	147	101	80	61	41	73	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	116	78	61	46	30	60	21.12.2022
Bergen Næringsråd	176	153	113	90	68	44	77	20.12.2022
Bergen sentrum 2050	-	140	-	-	-	-	44	21.12.2022
Bergenslisten	232	117	79	62	47	-	65	21.12.2022
Bergen Taxi	214	142	96	76	-	-	-	21.12.2022
LUKS	124	44	35	32	30	15	29	05.12.2022
Naturvernforbundet Hordaland (NVH)	246	131	94	72	53	37	72	08.12.2022
Syklistforeningen	269	148	102	81	43	-	-	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 Fløyfjell tunnel 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 målsettes 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 at 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 Fløyfjell tunnelens forlengelse

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

4. Miljølokket i Eidsvåg.

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

Generelle merknader alle delstrekninger

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

Hovedsykkelerute 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 Fløyfjellstunnelen sør starter så raskt som mulig, slik at den kan håndtere gjennomkjøringstrafikk. VLFK presiserer at Fløyfjellstunnelen 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 vidare 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 Fløyfjellstunnelen 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. Miljølokket 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 Fløyfjell tunnel 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. Miljølokket i Eidsvåg må sikres finansiering
Byrådsavdelingen i Bergen kommune følger opp dette.
- b. Rekkefølgekrav til opparbeiding av området rundt holdeplass ved Griggastemma er for omfattende og må tas ut av planen.
Det var også administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.
- c. Planbestemmelsene må åpne for mer fleksibilitet slik at prosjekteringen kan optimalisere løsningene for bane, sykkel og veganlegg, for å redusere kostnader.
Det var også administrativ innsigelse til dette punktet, og det er funnet en løsning sammen med fylket.
- d. Underjordisk holdeplass under Sandvikskirken må bygges uten publikumsinngang i Gørbitz gate.

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

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

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

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

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

Fylkestingets vedtak 14.12.22, uttale til delstrekningene

DS1 Kaigaten – Sandbrogaten - uttale med innsigelse

Uttale:

13.

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

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

Fagetatens kommentar:

Punkt 13 a og b:

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

Punkt 13 c:

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

DS2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen - uttale med innsigelse

Uttale:

14.

- a. VLFK mener delstrekningen ikke bygger godt nok oppunder målsettingene om nullvekst i personbiltrafikken og om Bybanen som et åpent, enkelt og leselig system. Mener det er mulig å arbeide videre med løsningene slik at det legges bedre til rette for myke trafikanter, økt tilgjengelighet til holdeplassene og reduserte barrierenvirkninger. Planforslaget må bearbejdes 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 utarbejdes 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 Fløyfjellstunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

Uttale:

17. DSF
 - a. VLFK er bekymret for avhengigheten mellom bygging av forlenget Fløyfjellstunnel 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 Fløyfjellstunnel blir krevende tekniske og trafikalt. VLFK ber om at det blir utarbeidet en løsning for å etablere en ny trase for rampene fra Fløyfjellstunnelen 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 Fløyfjellstunnelen 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 Fløyfjellstunnelen – Rigg- og anleggsområde

19. VLFK understreker viktigheten av etablering av anleggstunnelen, slik at byggetiden til Fløyfjellstunnelen 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 fråsegna 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 byrådets saksframlegging 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.
- *Hovedsykkell rute Festningskaaien - Sandviksveien. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560*
 - 2 administrative innsigelsespunkt.
- *Fløyfjellstunnelen – 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 forsvarrets anlegg ved Sandbrogaten.*
- *Kaskade/domino-effekter er ikke behandlet i ROS-analysen, men det vises til Fare- og RAM-logg, som også er oppdatert ihht innspill fra Statsforvalter.*

Havnivåstigning og stormflo

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

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

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

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

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

Tunnel Koengen

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

Oppfølging av innsigelsene

Plan- og bygningssetaten har hatt god dialog med Forsvarsbygg, NVE og Statens vegvesen om innsigelsepunkter, 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 løsnig som Bergen 2050 har laget, er dette i stor grad likt det som Jon Hamre har laget. Hamre beskriver selv sammenhengen slik:

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

Fagetatens kommentar:

Flere av innspillene til reguleringsplanene kommer med egne og til dels vesentlig endrete løsniger for hele prosjektet, spesielt i sentrum. Det er lagt mye arbeid i disse løsnigene. 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 løsnigene for prosjektet nå.

En overordnet vurdering av Bergen 2050 sitt forslag er:

- Det er et stort arbeid som legges frem, med forslag til detaljerte løsniger 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 daglønning. 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 daglønning mot Dokken etablerer ytterligere tungtransportbruk av gategrunn. Bergenslisten støtter at en nytter tverrslag for bybanetunnel bak Bryggen til å bringe stein ut på Dokken og deretter etablerer underjordisk bane til Dokken, med et stort stoppested i fjellmassivet under Torgalmenningen.

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

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

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

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

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

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

Fagetatens kommentar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bergen Taxi

Dato: 21.12.2022

Merknad:

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

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

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

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

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

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

Fagetatens kommentar:

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

Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, LUKS

Dato: 5.12.2022

Merknad:

Felles:

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

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

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

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

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt for å unngå farlige situasjoner mellom 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.

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

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

Merknad som gjelder hver delstrekning er oppsummert og kommentert på hver delstrekning.

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

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

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

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

Merknader fra private interesser

Aksjonsgruppen Bergens mødre

Dato: 21.12.2022

Merknad:

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

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

Fagetatens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Jon Hamre

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Forslag til alternativ løsning som etter innsenders mening kollektivfaglig er overlegent bedre enn kommunens reguleringsplan og strategi for videre 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 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 DSFF

Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DSFF—75	Vestland fylkeskommune

Offentlige uttalelser – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DSFF – 34	Statens vegvesen
DSFF – 35	NVE
DSFF – 36	Bane Nor
DSFF – 38	BIR infrastruktur AS
DSFF – 40	Kommuneoverlegen
DSFF – 45	Barn og unges representant
DSFF – 49	Helsevernenheten
DSFF – 54	Bymiljøetaten
DSFF – 66	Bergen Vann
DSFF – 67	Brannvesenet Feil! Fant ikke referanseilden.
DSFF – 68	Byantikvaren
DSFF – 74	BKK AS
DSFF – 75	Vestland fylkeskommune

Merknader – tabell

Dok.nr.	Avsender (med hyperlenke for enkel navigering i dokumentet)
DSFF - 18	Henrik Selstø Greve
DSFF – 22	Else Elisabeth Andersen
DSFF - 26	Camilla Hagebø Solbakken
DSFF – 28	Britt Nagelgaard
DSFF - 29	LUKS
DSFF - 30	Jan Kristian Olsen
DSFF - 32	Kristin Ran Choi Hinna
DSFF - 37	Torleif Næss, Høringsuttalelse fra Christineborg borettslag
DSFF – 39	Trine Minken Amble/ Jeanette Harder-Falck
DSFF – 42	Yngve Drønen Ringdal
DSFF – 46	Bjørn Kvamme – Sameiet Jonnemann
DSFF – 48	Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken v/ leder Rune Helljesen
DSFF – 50	Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken v/ leder Rune Helljesen
DSFF – 51	Arne Arvid Toftevåg
DSFF - 56	Gaute Henriksen for Sandviksstranden AS
DSFF – 59	Sameiet Madam Felle
DSFF - 60	Sameiet Sandviken Brygge
DSFF - 61	Lehmkuhlstranden og Sandviken Utvikling AS

DSFF – 62	<i>Sandviksboder 78 AS</i>
DSFF – 63	<i>Håkon Nagelgaard</i>

Oppsummering – Offentlige uttalelser med innsigelse

Vestland fylkeskommune

2022/20720-75, vedlegg 14, datert 12.12.22

Merknad:

Innsigelse

1. **Kulturminner:** Ivaretagelse av bolverksfundamentet etter Lehmkuhlboden.

Uttalelse

Det vert reist administrativt motsegn til manglar i planforslaget av teknisk og formell karakter der VLFK ikkje har nådd fram gjennom ordinær planprosess. Det er knytt motsegn til følgjande punkt:

- Føresegn §§5.2.2 og 6.1.1.d, plankart H570_2 og #2.
«Bolverksfundamentet etter den nedbrente Lehmkuhlboden er verneverdig. Føresegn §5.2.2 må presisere kva tiltak som ikkje er tillate innanfor H570_2. Det er ikkje tilate å grave i grunnen. Anlegg og riggområde #2 må justerast slik at den ikkje overlappar med omsynssone H570_2 Lehmkuhlboden».

Fagetatens kommentar:

Nødvendige endringer i plankart og bestemmelsene er avklart med Vestland fylkeskommune og fulgt opp.

Se også kommentar under fellesdelen av dokumentet.

Oppsummering – Offentlige uttalelser

Statens vegvesen

Dokumentnr 2022/20720-34, datert 07.12.2022

Merknad:

SVV påpeker at tidsgevinsten som «forsert plan» for riggområde og anleggstunnel skulle ha for bybaneprosjektet er vesentlig redusert ettersom planen nå legges ut på høring sammen med de øvrige delstrekningene.

Gevinsten går på:

- Kortere byggetid
- Massetransport på sjø
- Mer robusthet for sprengning av Fløyfjellstunnelen (flere angrepspunkt).

Ulempene er:

- Omfattende støyulemper for et stort antall beboere i 3-4 år
- Ulemper som støv, lysforurensning og vibrasjoner m.m.
- investering i et midlertidig tiltak uten gjenbruksverdi

Ulemper for nærmiljøet rundt Saltimport:

Rundt 160-230 boliger vil få støynivåer fra anleggsdriften som overstiger anbefalte grenseverdier på dagtid, man – fre. Støy er den mest betydelige ulempen, men naboer vil også bli berørt av andre ulemper som støv, rystelser, vibrasjoner, lysforurensning m.m.

Risiko for at tidsgevinsten med anleggstunnel kan falle vekk:

Det er uvisst om det er mulig å få forskuttert midler til gjennomføring av støytiltak, som skal være gjennomført før arbeidet med anleggstunnelen starter. Dersom forskuttering ikke er mulig, faller tidsgevinst vekk.

Massetransport – usikkerhet rundt godkjente fyllplasser i sjø og klimaregnskap:

En er avhengig av godkjente plasser i sjø for å plassere steinmasser som transporteres ut på lektere fra Saltimporttomten. Massetransport på sjø er i utgangspunktet positivt da det ikke belaster vegnettet. Dersom planen for saltimport ikke blir vedtatt, må det meste av tunnelmassene tas ut fra Eidsvåg. Det er ikke usannsynlig at det stilles krav om elektriske kjøretøy istedenfor dieseltransport. Klimaregnskapet for massetransport bør derfor ikke vektlegges vedrørende valg av anleggstunnel.

Dersom alle massene fra Fløyfjellstunnelen tas ut fra Eidsvåg vil området få større belastning av støy, støv etc. Det er likevel mange færre boliger som blir berørt der enn rundt Saltimporttomten. De fleste av de berørte boligene vil ha krav til permanente støytiltak knyttet til framtidig støy fra veg- og bane- ekstra tiltak knyttet til anleggsstøy vil måtte gjennomføres uavhengig selv om en etablerer anleggstunnel i Sandviken. Gjelder også evt. tiltak knyttet til støv, lys og vibrasjoner.

Kostnader:

Det er usikkert om evt. kortere byggetid vil kompensere for tilleggskostnader. Tiltaket med anleggstunnel vil innebære betydelige kostnader knyttet til tunnallengde og profil, liten overdekning og fare for skade på bygg pga. rystelser og/ eller grunnvannsendringer. Det vil være kostnader ifb. innløsning/ leie av Saltimporttomten og støyskjermingstiltak/ støymålere. Anleggstunnelen plugges igjen etter at anlegget er ferdig og har ikke gjenbruksverdi. Det er ikke gjennomført detaljert anslag

for samlede kostnader for etablering av anleggstunnel, men det er grunn til å tro at kostnadene vil beløpe seg til flere hundre millioner kroner.

Risiko:

SVV mener at risiko og usikkerhet og nødvendige investeringer må vurderes i tillegg til helsemessige ulemper for naboer.

Det er risiko for at

- anlegget stoppes av helsemyndighetene før oppstart eller underveis i anlegget pga. belastning for naboer
- sjødeponiene blir ikke avklart tidsnok. Fram til planområdet for Dokken er avklart, vil det utgjøre en usikkerhet/ risiko for prosjektet. Per i dag vet man heller ikke hvor masser som skal transporteres ut på veg kan deponeres
- en vet ikke når/ hvor mye midler som vil komme per år. Bevilgningstakten vil påvirke hvor mye som kan startes opp samtidig

Oppsummering:

SVV ønsker ikke å etablere en anleggstunnel ifb. med bygging av Fløyfjellstunnelen (nord og sør). Det begrunnes i hovedsak med:

- støy og stor helsemessig belastning for mange naboer rundt Saltimporttomten
- risiko for at helsemyndighetene vil stoppe anlegget
- risiko for at tidsbesparelsen faller vekk pga. rekkefølgekrav om støytiltak
- selv med tidsbesparelsen er vi usikre på om dette forsvarer ulempene for naboene
- store investeringer knyttet til anleggstunnelen, sannsynlig at dette vil fordyre hele anlegget
- usikkerhet knyttet til bevilgningstakt.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten tar til etterretning at Statens vegvesen i utgangspunktet ikke ønsker å benytte seg av en anleggstunnel fra Saltimporttomten.

Ulemper for nærmiljøet rundt Saltimport: Fagetaten er godt kjent med ulempene som tiltaket medfører for nærmiljøet ved Saltimport. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Risiko for at tidsgevinsten med anleggstunnel kan falle vekk. Tidsgevinst er avhengig av at støyskjerming kan gjennomføres i forkant av at anleggsarbeidene starter opp. Det er en usikkerhet knyttet til forskuttering, noe som Vestland fylkeskommune har egne prosesser på.

Massetransport – usikkerhet rundt godkjente fyllplasser i sjø og klimaregnskap. Dokken er tenkt som hovedmottak av steinmasser. Det pågår en egen planprosess for dette. Fagetaten mener det er stor sannsynlighet for at dette planarbeidet ferdigstilles, og godkjennes, før deponering av masser blir aktuelt. I vurderingen av gevinstene ved bruk av en anleggstunnel, er det ikke vektlagt at det er store klimafordeler knyttet til massetransport på sjø. Bakgrunnen for dette er nettopp den utviklingen som pekes på i innspillet, at det kan komme krav om elektrifisering av biltransporten. Likevel er dette usikkert.

Kostnader. Fagetaten har ikke vektlagt mulige kostnadsforskjeller mellom alternativene for uttak av masser. Kortere byggetid vil normalt gi lavere kostnader. Men det vil påløpe store kostnader for avbøtende tiltak rundt Saltimporttomten, slik at fagetaten ikke har vektlagt dette.

Risiko. Det vil alltid være risiko knyttet til ulike sider ved et tiltak. Fagetaten mener at risikoen knyttet til deponering ikke er like stor som Statens vegvesen mener. Ved utkjøring av alle masser fra Eidsvåg, er deponering av masser mer uavklart.

NVE

Dokumentnr 2022/20720-35, datert 8.12.2022

Merknad:

NVE har ingen egne merknader knyttet til planID 70670000

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Bane Nor

Dokumentnr 2022/20720-36, datert 6.12.2022

Merknad:

Bane Nor har ingen merknader til Fløyfjellstunnelen rigg- og anleggsområde.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

BIR infrastruktur AS

Dokumentnr 2022/20720-38, datert 13.12.2022

Merknad:

BIR påpeker at det må sikret både i anleggsfasen og etter utbyggingen tilstrekkelige areal for trafiksikker tilkomst og snumulighet med lastebil (L), og oppstilling ved innsamling av avfall. Det vises til BIRs renovasjonstekniske veileder, Statens vegvesen sin håndbok N100 og «Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjonerings for offentlig veg».

Endringer i tilkomst for BIRs renovasjonstekniske kjøretøy må avklares i dialog med BIR i de enkelte tilfellene. BIR ønsker å bli varslet på tilsvarende måte som nødetater ved veiarbeid.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. Det skal ikke kjøres inn eller ut tunellstein på vegnettet i tilknytning til Saltimporttomten.

Kommuneoverlegen

Dokumentnr 2022/20720-40, datert 13.12.2022

Merknad:

Kommuneoverlegen har merknader til helsemessige forhold, spesielt støy knyttet til behandling og transport av masser, som er estimert at vil overskrive grenseverdiene i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. I tillegg vurderes helsemessige forhold knyttet til støv- og luftforurensning, lysforurensning, trafiksikkerhet og estetiske og psykiske virkninger av tiltaket.

Støy

Støy fra omgivelsene kan gi negative helseeffekter som stress, hjerte – og karsykdom, redusert ytelse på kognitive tester og søvnforstyrrelse. Støy anses som forurensning etter forurensningsloven. Det vises til at støy er et økende problem i Norge, og økende oppmerksomhet rundt støy. Det vises til undersøkelse (JEON 2015) om støy fra anleggsmaskiner som taler for at raske endringer av ulike høye lyder medvirker til høy grad av plagsomhet.

Det vises til T1442 om støy i arealplanleggingen og Oslos lokale forskrift.

Forventede støyforhold er overskridelse av veiledende grenseverdier for støy for bygge- og anleggsvirksomhet på dagtid man-fre, i hovedsak knyttet til lasting på leker. I tillegg er det vifter ved tunnelmunningen som er aktive hele døgnet.

I tilleggnotatet er lysforurensning vurdert som en kilde til konflikt. Åpenbare negative helseeffekter er forstyrrelse av døgnrytme og forlenget innsøvningstid. Det kan også gi årvåkenhet, hjertesykdom og økt forekomst av enkelte krefttyper.

Kommuneoverlegen konstaterer at mange av deres innspill underveis i arbeidet med planen er tatt med i den endelige reguleringsplanen. I tillegg til planlagte tiltak vurderer kommuneoverlegen at følgende også bør utføres:

1. Tilbud om alternativt oppholdssted. Dette kan være særlig aktuelt for beboere som jobber turnus og skal sove på dagtid og for beboere som blir spesielt plaget av støy.
2. Beregninger av støy ved fasadenivå hos berørte naboer.
3. Beregning av innendørs støynivå der hvor støyverdiene utendørs overskrider grenseverdiene.
4. Hyppighet av impulstøy og nivå av maksimalstøy bør vurderes i plan.
5. Omfang av tilbakeslag av støy/ ekko fra fjell må vurderes.
6. Støv og luftforurensning må vurderes. Dette er ikke godt nok beskrevet i planen. Kommuneoverlegen ber om at det beskrives i planen og dersom det er behov for tiltak for å redusere plager fra støv og luftforurensning må dette beskrives nærmere i planen.
7. Avbøtende tiltak mot støy og fasadetiltak før og under oppstart av anleggsarbeid.
8. Trafikkmessige forhold må vurderes. Trafikksituasjonen vil endres i anleggsperioden. En må sikre at myke trafikanters behov blir ivaretatt. Konflikter mellom transport av utstyr, anleggsmaskiner, personell til og fra anleggsområdet og eksisterende trafikk bør vurderes.
9. Lysforurensning må vurderes.

Krav om helsekonsekvensutredning

På tross av støyreducerende tiltak klarer man ikke avbøte problemet med utvendig støy på altanene/ uteområdene til Christineborg, Sandviken Brygge og Svineryggen, samt enkelthusene i Strandens grend. Det er rimelig å anta at støynivåene som er beskrevet i planen er av en slik grad at det hos enkelte kan forårsake helseskade. Særlig beboerne i Christineborg blir berørt, noe som er uheldig da de grunnet høy alder har økt sårbarhet for støyplager.

For de berørte naboene til Saltimporttomten vil anleggsarbeidet høyst sannsynlig gi negative konsekvenser i form av helseskade for de berørte naboene. Det er derfor etter kommuneoverlegens vurdering rimelig at det stilles krav om helsekonsekvensutredning etter Folkehelseslovens §11 for reguleringsplanen rundt Saltimporttomten. Ulempene som utredningskravet medfører i form av økte kostnader og forsinkelse er vurdert, men er ikke vurdert å være tungtveiende i denne saken. Den samlede vurderingen begrunnes i hovedsak med tiltakets varighet som for anleggsstøy er langt, forventet antall mennesker som berøres og de kjente negative helsekonsekvensene som lengre tids eksponering for støy og støv medfører.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten følger kommuneoverlegens bekymringer og i høringsperioden ble det etablert et samarbeid mellom kommuneoverlegen og prosjektet for å gjennomføre en helsekonsekvensutredning. Samarbeidet skulle sikre at det ble enighet om hva som skulle utredes og på hvilken måte. Slik kunne en få en sikkerhet for at kunnskapsgrunnlaget i helsekonsekvensutredningen ble tilstrekkelig.

Det ble utredet tre alternativ. Alternativene er:

1. Uttak av alle masser i Eidsvåg og frakt til Dokken på bil.
2. Uttak av hoveddelen av massene i Sandviken via saltimporttomten på lekter til Dokken.
3. Nullalternativ der bybanen ikke bygges, og trafikken fortsatt benytter dagens E39 med påfølgende fremtidig trafikkøkning.

Vurderingene er inndelt i fire utredningstemaer basert på kravene fra kommuneoverlegen:

1. Støy
2. Støv og luftforurensing
3. Trivsel og visuelle forhold
4. Lysforurensing

Under hvert utredningstema er det samlet inn relevant data- og kunnskapsgrunnlag som benyttes for å vurdere helserelaterte forhold ved tiltaket. Tiltaket og datagrunnlaget blir vurdert opp mot kunnskapsgrunnlaget for hvert utredningstema.

HKU konkluderer med at både antall boliger, nærhet til anleggsområdet og alvorlighetsgrad i negativ påvirkningen er betydelig større på saltimporttomten enn i Eidsvåg. Muligheten for avbøtende tiltak er også mer begrenset på saltimporttomten på grunn av omkringliggende boligbebyggelse og arealets størrelse. Likevel vil gjennomføring av avbøtende tiltak i begge alternativer medføre at de negative virkningene blir vesentlig redusert.

HKU vurderer påvirkning for befolkningen, men vurderer ikke sannsynlighet for helsepåvirkning. Dette har kommuneoverlegen gjort. Kommuneoverlegen har vurdert at HKU samsvarer med kommuneoverlegens krav.

Barn og unges representant

Dokumentnr 2022/20720-45, datert 15.12.2022

Merknad:

Barn og unges representant har merknader til:

- Trafikksikkerhet: Planbeskrivelsen viser til manglende tilrettelegging for myke trafikanter langs Sandviksveien. Løsninger kan være å etablere fortau eller bruke eksisterende gangvegssystem ved Christineborg borettslag. Oppgradering av begge løsningsvalg må vurderes.
- Uteområder, lek og rekreasjon: Dersom riggområdet gir negativ påvirkning for barn og unges bruk av områder for ferdsel, lek og rekreasjon, må det iverksettes avbøtende tiltak. Viser til RPRs bestemmelser i pkt.5d om erstatningsareal.

- Kartlegging og kunnskapsgrunnlag: Det bør vurderes å gjennomføre barnetråkkregistrering for å få best mulig kunnskapsgrunnlag. RPR pkt. 2c viser til behovet for å etablere et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn.

Fagetatens kommentar:

Tiltaket er basert på at det ikke skal kjøres inn eller ut tunnelstein på vegnettet i tilknytning til saltimporttomten. Statens vegvesen har planlagt signalregulering av Gjensidigekrysset. Dette vil forbedre trafikksikkerheten i krysset da signalregulering av kryss skiller ulike trafikkstrømmer fra hverandre i tid og kan dermed redusere konflikter og bedre trafikkavviklingen. Gjensidigekrysset er planlagt opprustet før saltimporttomten vil tas i bruk til anleggsvirksomhet og dette er lagt til grunn for trafikksikkerhetsvurderingen. Basert på dette er det vurdert at trafikksikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget legger til rette for midlertidig anlegg- og riggområde. For utvikling av området i ettertid er det krav om detaljregulering. Det er naturlig at barns interesser og muligens barnetråkk blir vurdert i detaljregulering. Eksisterende bruk er i stor grad industriområde og lagerhaller og antas ikke å være viktige områder for rekreasjon og lek.

Helsevernenheten

Dokumentnr 2022/20720-49, datert 16.12.2022

Merknad:

Det er positivt at det ikke skal utføres særlig støyende arbeid på kveld, natt og helg. 12 timer med anleggsstøy fem dager i uken i flere år er likevel en belastning som må reduseres så langt som mulig for beboerne.

For at det skal være helsemessig akseptabelt å bruke Saltimporttomten som midlertidig rigg- og anleggsområde med skissert varighet og støynivåer må det sikres at alle berørte boliger får tilfredsstillende støyforhold innendørs.

Reguleringsbestemmelse §4.1.3-5 framstår utydelige. Helsevernenheten kan ikke ta stilling til om planer som skal utarbeides ivaretar naboene tilstrekkelig. Det anbefales at det utformes tydelige krav i bestemmelsene som sikrer at støyrapportens anbefalinger til støyskjermingstiltak, samt innendørs støynivåer i nærliggende boliger ivaretas. Alternativt bør reguleringsbestemmelsene fastsette at en bestemt og foreliggende plan skal gjelde.

Christineborg borettslag, med snittalder på over 80 år og beboere som er mye hjemme på dagtid, får en særlig negativ helsepåvirkning fra støy, og er allerede utsatt fra støy fra E39. Boligene blir fratatt sin stille side og muligheten til å benytte utearealet og private balkonger med unntak av sent på kvelden. Støyskjerm hjelper noe, men vil ha begrenset effekt ettersom det felles utearealet skråner ned mot Saltimporttomten.

Det anbefales at det ikke utføres sprengninger på kveld og natt i områder der boliger kan bli berørt, og at det sikres god varsling av beboere i forkant.

Det anbefales at lokal luftforurensning utredes nærmere for å sikre at eventuelle behov for tiltak for naboer blir varetatt utover det som er inkludert i risikovurderingen i Miljøprogrammet. F.eks. kan naboer få hyppigere behov for filterskifter el. Oppgradering av filtertype til ventilasjonsanlegg.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten er oppmerksom på utfordringene knyttet til støy og støv i anleggsperioden. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk

vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Planforslaget er revidert slik at det er sikret at det skal foreligge en plan for avbøtende tiltak for helsekonsekvenser. Planen skal sikre at krav fastsatt i lover, forskrifter, sentrale retningslinjer og spesifikke krav til anleggsfasen blir ivaretatt i prosjekteringsfasen og bygge- og anleggsperioden.

Bymiljøetaten

Dokumentnr 2022/20720-54, datert 19.12.2022

Merknad:

Bymiljøetaten er vegmyndighet for alle offentlige, kommunale vegområder. BME har merknader til bruk av Måseskjærveien og kommunal del av Sandviksveien som er tilkomstveger til Saltimporttomten. Disse er ikke tilrettelagt for økt tungtrafikk. BME ber om at det fastsettes bestemmelse om lav maksimumsgrense for utkjøring av masser via vegnettet.

BME ber om at bestemmelse §4.1.9 tar med tilstandsvurdering av kommunale tilkomstveger til anlegget, alternativt at det fastsettes i egen bestemmelse. Det må settes krav om tilbakeføring av veger i tilsvarende stand som før- situasjon etter endt anleggsperiode.

Det må sikres at reguleringsplanen for bybanen mot Åsane er koordinert med arbeidet med infrastrukturplan som underlag for realisering av rødt bossnett i Sandviken.

Fagetatens kommentar:

Det skal ikke kjøres inn eller ut tunellstein på vegnettet i tilknytning til Saltimporttomten.

Tiltaket er basert på at alle masser skal transporteres med lekter til mottak. Innspillet er fulgt opp ved å ta inn to nye punkt i bestemmelsene og en justering, knyttet til tilstandsvurdering, tilbakeføring og at tunellstein ikke skal ut eller inn med lastebil fra Saltimporttomten.

Bergen Vann

Dokumentnr 2022/20720-66, datert 21.12.2022

Merknad:

Bergen vann (BV) har merknader til flere forhold. De viktigste er kort oppsummert i det følgende.

- Det forutsettes at det er sikret nok areal til å gjennomføre planlagte tiltak. Avsatt areal må være koordinert/ ikke i konflikt med areal avsatt i andre planer.
- VA- rammeplan: BV har merknader som går på bruk nytt navn, omtale infrastruktur og infrastrukturplan/ GHI- tegninger, Trykkforhold og henvisninger i kap. om overvann.
- Risiko- og sårbarhet: BV har en rekke merknader til ROS- analysen som omhandler manglende referanser/ henvisninger, forslag til tillegg og endringer av tekst.
- Teknisk forprosjekt: Henvis til siste revisjon av VA- rammeplan. Vurder også å henvise til VA- rammeplan med infrastrukturplan i DS2.
- Reguleringsbestemmelser: BV har innspill til
 - o §2.5.1 Overvannshåndtering – henvis til VA- norm
 - o §4 dokumentasjonskrav- BV skal gi uttalelse til planer for VA- anlegg og overvannshåndtering
 - o §9 VA- rammeplan må inn i listen over dokumenter som gis juridisk virkning

Fagetatens kommentar:

Fagetaten tar innspillene til orientering. Reguleringsbestemmelsene er endret i samsvar med innspillene. Det er gjort nødvendige tilføyelser i Teknisk forprosjekt, og i VA-rammeplanen.

Brannvesenet

Dokumentnr 2022/20720-67, datert 21.12.2022

Merknad:

Brannvesenets merknader til Fløyfjellstunnelen rigg- og anleggsområde er følgende:

- Det forutsettes at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy og har tilstrekkelig slokkevannskapasitet.
- Det henvises til Brannvesenets veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».
- Utrykningsvei for brannstasjon i Sandviksveien 2 med dykkerberedskap må ikke forringes. Dykkerbåt er lokalisert ved Ludebryggen.
- Før oppstart av tunneldriving må det avklares hvilken redningsorganisering som gjelder for tunneler, jf. §27-26 Redningsorganisasjon ved bergarbeid.
- Brannvesenet ønsker tidlig informasjon om hva slags materiell som skal benyttes ved driving av tunneler.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. Anleggsvirksomheten vil ikke komme i konflikt med brannstasjon eller dykkerbåt ved Ludebryggen.

Byantikvaren

Dokumentnr 2022/20720-68, datert 21.12.2022

Merknad:

Byantikvaren (BA) har både merknader som er felles for alle strekninger og til Fløyfjellstunnelen rigg- og anleggsområde (Saltimporttomten). Avsnittet Kulturmiljøfaglig vurdering av planforslaget for Saltimporttomten er oppsummert her.

Det vises til at planområdet i sin helhet ligger innenfor bestemmelsesområde historisk sentrum i KPA 2018 og Byområde av nasjonal interesse. I KDP Sandviken er området avsatt til næring. Hensynssoner i KPA som blir berørt er H570 Sentrum- Sandviken, som omfatter historiske kulturmiljø med høy kulturminneverdi, både av nasjonal og internasjonal interesse. Det vises til Grendene (bl.a. Strandens grend), Reperbanen, Sandviken Øvre Samordnede boligprosjekt fra 1910-1940 og H570 historiske veifar- Den Trondhjemske postvei.

BA vurderer det slik at konsekvensene for kulturmiljøet innenfor planområdet i hovedsak er ivaretatt. BA er derimot bekymret for konsekvensene av tiltaket utenfor det som er formelt sikret i planen og hvordan det omkringliggende kulturmiljøet blir håndtert dersom det skulle oppstå skader.

Siloene innenfor planområdet har kulturhistorisk verdi og har vært i bruk inntil nylig. BA ser at ny bruk av siloanlegget er vanskelig, og motsetter seg ikke rivning. Ytterligere dokumentasjon er sikret i planen. Den Trondhjemske postvei er sikret i planen.

Planområdet er del av et svært viktig kulturmiljø med enkeltobjekt med svært høye verneverdier som Postveien, Reperbanen og lyststedene Ditlefsengen og Måseskjæret. Det er ikke sikret i planen hvordan konsekvenser at masseuttaket som økt trafikk virker på det omkringliggende veisystemet, eller hvordan andre konsekvenser som kan medføre skade blir håndtert for det omkringliggende

kulturmiljøet eller de enkelte kulturminnene. Savner å se hvilke avbøtende tiltak som kan iverksettes og hvordan det sikres i bestemmelser og plankart.

Innenfor #1 skal det etableres midlertidig parkeringshus. BA ber om at det kommer tydeligere fram at parkeringshuset må fjernes og området tilbakeføres til eksisterende bruksformål. P-huset vil i lang tid påvirke det omkringliggende kulturmiljøet og må håndteres som et permanent bygg. Ber derfor om at p-huset får en materialbruk og estetisk forming av høy kvalitet tilpasset kulturmiljøet, og at dette sikres i bestemmelsene.

Fagetatens kommentar:

Det skal ikke kjøres inn eller ut tunellstein på vegnettet i tilknytning til Saltimporttomten.

Tiltaket er basert på at alle masser skal transporteres med lekter til mottak. Innspillet er fulgt opp ved å ta inn to nye punkt i bestemmelsene og en justering, knyttet til tilstandsvurdering, tilbakeføring og at tunellstein ikke skal ut eller inn med lastebil fra Saltimporttomten.

Parkeringshuset skal være av midlertidig karakter, og det må derfor begrenses i kostnader.

BKK AS

Dokumentnr 2022/20720-74, datert 20.01.2023

Merknad:

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

Etter det vi kan se, er våre merknader til oppstartsvarselet i stor grad ivaretatt i dokumentet som presenterer det tekniske forprosjektet som er utarbeidet for den aktuelle delstrekningen. Identifiserte konfliktpunkter er omtalt, og det er angitt at behov for omlegginger og etablering av nye anlegg vil bli løst i samarbeid med BKK i detaljprosjekteringsfasen.

Både planleggingskostnader og anleggskostnader for fremføring av en ny høyspenningsforbindelse må dekkes av utbygger i form av anleggsbidrag, i samsvar med energimyndighetenes regler for dette. Planleggingsarbeidene kan ikke settes i gang før det foreligger en formell bestilling fra utbygger. Både planlegging og anleggsarbeidene kan bli tidkrevende, så det er viktig at den formelle bestillingen foreligger i god tid før anleggsstrøm skal leveres.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Vestland fylkeskommune

Dokumentnr 2022/20720-75, datert 12.12.22

Merknad:

Når det gjelder Delstrekning Fløyfjellstunnelen – Rigg og anleggsområde understreker VLFK viktigheten av at anleggstunnelen blir etablert slik at byggetiden til Fløyfjellstunnelen og Bybanen til Åsane blir redusert. Det blir også forutsatt at Bergen kommune legger til rette for deponi og utskipping av steinmasser for å sikre framdriften i prosjektet. Det påpekes at det i det videre arbeidet må det legges til rette for å redusere konsekvensene for lokalmiljøet.

VLFK har konkrete innspill til reguleringsbestemmelser, Miljøprogram og massedisponeringsplan. Endringsforslag og innspill er listet opp i egne tabeller i vedlegg 11 i saken til fylkestinget. I det følgende gis en kort oversikt over hva det gis innspill til. For utfyllende innspill og endringsforslag til

føresegner, miljøoppfølgingsplan og massedisponeringsplan vises det til merknaden fra VLFK, vedlegg 11.

Føresegner:

- Endringsforslag til planføresegner knyttet til fellesføresegner, overvannshåndtering og rekkefølge

Miljøprogrammet:

- Kildehenvisning
- Mer skildring av hva som ligger i «fokus på sirkulær økonomi» i denne sammenheng
- Formuleringer av enkelte tema i kap. 2.1 anleggsfase og 3.2 utbyggingsfase
- Disponering av rapport fra kap.8
- Justering av sorteringsgrad til 90%
- Riggarealer

Massedisponeringsplan:

- Slam/ grøfteslam vs. bunnrensk
- Sorteringsverk og gjenbruk av forurensede løsmasser iht. Tiltaksplan

Fagetatens kommentar:

Planbestemmelsen om overvannshåndteringen er justert i samsvar med merknaden. Generelle innspill til felles miljøprogram er fulgt opp under fellesmerknader. Merknad til massedisponeringsplan er vurdert til å ikke ha relevans for reguleringsplanens utforming og innhold. Dette er forhold som vil bli vurdert i etterfølgende prosess, uten at det gjøres endringer i massedisponeringsplanen som del av reguleringsplanprosjektet.

Oppsummering – merknader

Henrik Selstø Greve

Dokumentnr 2022/20720-18, datert 02.11.2022

Merknad:

Merknadsstiller ønsker mer informasjon om tiltak for å hindre at beboere som bor tett på Saltimporttomten skal utsettes for støy og støv fra anleggsområdet. Ønsker svar på:

- hva er planlagt arbeidstid på anleggsområdet
- hvor ofte skal stein dumpes på lekter?
- Hva skal gjøres for å hindre at beboere utsettes for støy?
- Hva skal gjøres for å hindre dårlig luftkvalitet og støv for beboere i nærområdet?
- Hvor mange år planlegges det at Saltimporttomten skal brukes som anleggsområde?
- Hvordan vurderes dette alternativet opp mot andre som er mindre belastende for nærmiljøet?

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Det er lagt til grunn at støyende aktivitet ikke skal gjennomføres på kvelds- og nattestid. Det er ikke klart i dag hvor ofte stein vil dumpes på lekter. Det vil avklares i prosjekteringsfasen. I planbestemmelsene er det satt krav til avbøtende tiltak i forhold til støy og støv. Saltimporttomten skal brukes som rigg- og anleggsområde i hele prosjektfasen. De mest støyende aktivitetene er begrenset til mellom 2,5 og 3,5 år.

Basert på bystyrets bestilling for å finne tiltak som reduserer byggetiden, er det vurdert at en anleggstunnel er det tiltaket som gir størst effekt, og at bruk av saltimporttomten er det alternativet som er best.

Else Elisabeth Andersen

Dokumentnr 2022/20720-22, datert 16.11.2022

Merknad:

Merknadsstiller ytrer protest mot reguleringsplan med plan for rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten. Begrunnelse er de mange negative utfall dette vil få for mennesker og nærmiljø.

Verst er støy, støv og biltransport i trange gater med allerede belastet veinett. Området har mange eldre beboere som er mye hjemme på dagtid. De vil bli plaget med støy, støv og bilkjøring til/ fra området. Nærmeste nabo til tomten er aldersboliger.

Det har også vært nevnt at det skal jobbes kveld/ natt som er negativt.

Hvis det blir realisert må det gjøres forebyggende tiltak for støy og støvplager og forurensning av området.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Det er lagt til grunn at det ikke skal være støyende aktivitet på kvelds- og nattestid.

Camilla Hagebø Solbakken

Dokumentnr 2022/20720-26, datert 25.10.2022

Merknad:

Merknadsstiller er nærmeste nabo til Saltimporttomten, og har fått med seg at det er planer om å gjøre saltimportkaien til steindeponi. I 2004 stemte daværende byråd mot båthavn her, for å bevare denne «fredelige lungen».

[Ingen flytebrygge i Sandviken \(bt.no\)](#)

Merknadsstiller har sendt link til en video filmet fra leiligheten, og ber om at man tar seg tid til å se og lytte til den. Hun er redd det blir så ille at de ikke kan bo der lenger.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Britt Nagelgaard

Dokumentnr 2022/20720-28, datert 01.12.2022

Merknad:

Merknadsstiller sier nei til rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten. Det er ikke redegjort for/fremkommer ingen steder i fylldig utsendt materiale verken fra SVV, Bergen kommune, VLFK hvordan tusenvis av beboere vil bli rammet av skadelidende støy og støv. Det er overhodet ingen tanker om skadelige påvirkninger av støv og støy. Støv vil være alle steder, også innendørs. Sykdomsgrupper som astmatikere og KOLS-pasienter vil være utsatte.

Det offentlige helsevesen skal ikke belastes med skader som «med vilje» er påført beboere i nærheten av anleggssteder. Framlegget viser dyp forakt for nærmiljøet i Sandviken.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

LUKS

Dokumentnr 2022/20720-29, datert 05.12.2022

Merknad:

Adkomst og plassering av riggområdet i Sandviken ligger slik at det påvirker arealene som benyttes av virksomhetene rundt. Adkomstveier til og fra må planlegges slik at det ivareta sikkerheten til myke trafikanter samt sjåførenes arbeidssituasjon. Dette være seg sjåfører som leverer til virksomheter og som arbeider med tunnelen.

Planen må ivareta framkommelighet for varetransport under arbeidet med tunnelen og sikre at det ikke kommer i konflikt med etablerte vareleveringsplasser. Det ramses opp ulike vegbredder som må ivaretas i henhold til gjeldende regelverk.

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

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

Omlegging må ikke komme i strid med lover eller forskrifter. Her nevnes bl.a. §§ 8-4, 8-8 og 12-14 i TEK 17. I tillegg nevnes IK-matforskriften og arbeidsplassforskriften

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

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

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering.

Det skal ikke kjøres inn eller ut tunellstein på vegnettet i tilknytning til Saltimporttomten.

Jan Kristian Olsen

Dokumentnr 2022/20720-30, datert 25.10.2022

Merknad:

Merknadsstiller er sterkt imot at Saltimporttomten brukes som anleggsområde.

- Det vil medføre støy, støv og redusert livskvalitet i årevis for naboene.
- Stor trafikk med tungtransport kjøretøy og anleggsmaskiner vil øke faren for trafikkulykker.
- Uteareal som grøntområder, balkonger, terrasser og basseng vil bli utrivelige å oppholde seg på. Anleggsområde utgjør en trussel med hensyn til folkehelse.
- Det vil bli økt behov for utvendig rengjøring. Balanserte ventilasjonsanlegg vil få tilstoppet filteret oftere, som fører til hyppigere og kostbart vedlikehold.
- Planter og busker vil sannsynligvis få skader av steinstøvet. Det kan også oppstå lakkskader på kjøretøy av samme årsak.
- Samlet sett vil det medføre et betydelig verditap for boligeierne i perioden, og det blir umulig å selge boliger for en tidligere forventet markedspris i anleggsperioden.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Kristin Ran Choi Hinna

Dokumentnr 2022/20720-32, datert 07.12.2022

Merknad:

Merknadsstiller er sterkt imot at Saltimporttomten brukes som anleggsområde. Merknaden inneholder samme punkt/ begrunnelse som merknad fra Jan Kristian Olsen, dokumentnr. 2022/20720-30.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Torleif Næss, Høringsuttalelse fra Christineborg borettslag

Dokumentnr 2022/20720-37, datert 07.12.2022

Merknad:

Christineborg borettslag deltar aktivt i aksjonen «Nei til steindeponi i Sandviken». Ønsker å synliggjøre hvor dramatiske konsekvensene kan bli for beboerne.

Borettslaget mener at saksbehandling og planforslag for Saltimporttomten framstår som useriøs og faglig uholdbar.

Bygget har 45 leiligheter, 32 borettslagsleiligheter for 55+, og 13 kommunale omsorgsboliger. I praksis kan Christineborg betegnes som et alders- eller sykehjem. Gjennomsnittsalderen er 82,4 år. De fleste har aldersrelaterte problemer/ sykdommer og er helsemessig sårbare.

I øst er det alvorlige problemer med trafiksikkerheten. Veien er 4,5 m bred uten fortau, og rullestolbrukere og andre myke trafikanter må gå i veibanen. Borettslaget har i mange år bedt plan- og bygningssetaten om å etablere fortau og legge til rette for rullestolbrukere og myke trafikanter uten at etaten har reagert. Nå fremmes forslag om at fortauet kan legges på eiendommen til Christineborg. Det er ikke aktuelt.

Planforslaget medfører at økt trafikk til og fra Mowi må gå i Sandviksveien. Det betyr en dobling av trafikkmengden fra 300- 600 biler per dag. en slik trafikkøkning er uansvarlig. Fortau kan bygges langs muren mot Christineborg, og veibredden kan opprettholdes ved å fjerne 1,5 m av muren langs parkeringsplassen.

I øst er det problemer med trafikkstøy fra Åsaneveien og innkjørsel til Fløyfjellstunnelen. Beboerne kan ikke bruke hagen sør og øst for bygget på grunn av støy. Den skjermede hagen på solsiden i vest veier opp for ulempene på østsiden. Her har alle leilighetene altaner med panoramautsikt. Hvis den foreslåtte planen blir vedtatt, vil solsiden av bygget bli et miljøhelvete, med ekstrem støy, steinstøv og avgasser fra dumpere, og fra fire vifter som ventilerer ut forurenset tunnelluft- bare 30 meter fra altanene og leilighetene.

Støykildene er ekstreme. Dumpere vil gi skytteltrafikk mellom tverrslaget og kaikanten, og på det meste blir det tatt ut så mye stein at det må brukes to lektere, trukket av taubåter. Dumperne gir en støy på 112dB. Tipping i lektere gir en støy på mellom 120 og 140dB, i lekterne må steinmassene fordeles med gravemaskiner som gir støy på 114dB. De fire viftene i tverrslaget vil gi minst 92dB. De fleste støykildene vil gi støy over 100dB. I planen blir det beskrevet at mellom 160 – 230 boenheter rundt Saltimporttomten vil få støy over grenseverdien i T- 1442/ 2021 (60dB), uten at støynivået mot hver bolig blir oppgitt.

I teksten er det oppgitt at Christineborg får støy på 12dB over grenseverdi (72dB). Borettslaget har regnet ut at alle de nærmeste boenhetene rundt Saltimporttomten vil få støy over 70dB. Hele området vil få støy som er minst 10 ganger høyere enn grenseverdien.

Det vises til «Handlingsplan mot støy i Bergen» vedtatt sommeren 2022, Handlingsplanen gir støysonekart og fargekoder. Det er relevant å sammenligne saltimport med Vågen og Dokken som ligger i gul/okergul sone (60-65dB). Saltimport ligger i lilla (70-75dB) og blå sone (>75dB). Det sammenlignes også med støykart som Norconsult laget for Lysejordet, der støy i blå sone er 75dB. I støysonekartet for saltimport blir lilla sone betegnet om støy over 60dB. Det tolkes som et forsøk på å bagatellisere og/ eller skjule de svært alvorlige konsekvensene planforslaget får for beboerne.

Det vises til Miljøprogrammet, der sannsynligheten for skade/ ulempe som følge av støy blir betegnet som stor og meget stor. Uten omfattende avbøtende tiltak blir risikoen vurdert som uakseptabel.

Borettslaget stiller spørsmål til støyvurderingene, utført med dataverktøyet CadnA. Det står ikke på Miljødirektoratets oversikt over anerkjente metoder. Borettslaget mener at støyverdiene som oppgis i tekst og bilder er for lave og at veileder til støyretningslinjen M- 128 er oversett. Borettslaget har laget egne beregninger ut fra formel i veileder (jf. s. 78 i vedlegg). Disse viser at støyen er mellom 72-78dB.

Plan- og bygningsetatens (PBE) oppgave er å påse at departementets retningslinje T1442/21 og «Handlingsplan mot støy i Bergen» følges opp. I denne planen foreslås det stikk motsatte, og man ser bort fra KPA 2018 og «Strategi for sjøfronten», utsetter miljøtiltak, byutvikling og boligbygging og svekker trafiksikkerheten. Borettslaget finner det sjokkerende at etat og konsulenter undergraver formålet med retningslinjen fra MD og byens handlingsplan mot støy, og bagatelliserer konsekvenser for naboene.

Det vises til informasjonsmøtet den 15. november, der PBE viste til at PBE kun gjorde jobben politikerne har pålagt dem og at kritikken må rettes til politikerne.

Borettslaget vil beskrive/ dokumentere hvordan PBE og konsulenter har utpekt Saltimporttomten som eneste alternativ for å ferdigstille bybanen til Åsane, uten dokumentasjon (jf. vedlegg til merknad). I tilleggsnotatet om Saltimporttomten, bestilt av SVV, kommer det fram at gevinsten ved å bruke Saltimporttomten og etablere anleggstunnel ser ut til å være mindre enn da man startet prosessen med den forserte planen.

Støv vil også bli et alvorlig helse- og miljøproblem. Støv vil følge dumperne, og hver tipping vil føre til en sky av støv som vil blåse mot bebyggelsen rundt. Det mangler utredning av støvproblemet i planen for Saltimporttomten. Det er uakseptabelt. Christineborg vil bli særlig hardt rammet grunnet ventilasjonsviftene ved utgangen av tverrslaget. Dette vil pågå kontinuerlig så lenge arbeidet med tunnelene foregår.

Når det gjelder tverrslaget/ anleggstunnelen vises det til «Ingeniørrapporten», der vanskelighetsgraden for driving av anleggstunnelen er vurdert å være høy. Tunnelinnslaget er senket 4 m, og dumperne med 30 tonn stein må gi full dass i oppoverbakke med 9gr stigning over en strekning på 175m – de siste 25 m i friluft. Beboerne antar at dette fører til store utslipp av eksos og høyere støynivå enn de 112dB som er angitt.

Spredt rundt i plandokumentene finnes det ansatser til erkjennelse av at reguleringsplanen har omfattende konsekvenser for naboer og bomiljø i Sandviken. I fagnotatet er hovedinntrykket imidlertid at planforslaget har store samfunnsmessige fordeler. Blant annet kortere byggetid. Det er et rimelig argument, men diskutabelt når det gjelder hvor mye tid man vil spare. Både på grunn av tidsangivelse for ferdigstilling av bybanen (med byggestart tidligst i 2024-25), risiko knyttet til tverrslaget og fleksibilitet. Planen forutsetter et godkjent sjødeponi, som ikke foreligger. Det er tvilsomt at dette foreligger når Bystyret får saken til behandling våren 2023.

Påstand om miljøfordeler ved transport sjøveien er uholdbare fordi de ikke blir vurdert opp mot miljøskadene i form av støv og støy for boområdet.

At prosjektet på Saltimporttomten gjør ulempene mindre for nærmiljøet i Eidsvåg er riktig, men helt ute av proporsjoner. I Eidsvåg er det 25- 30 berørte boenheter, mens på saltimport er det snakk om 160 - 230 boenheter som får støy langt over grenseverdiene.

Argumentasjon for å legge tverrslag til Saltimporttomten koker ned til en antatt innsparing på 1-2 år.

Det vises til konklusjon i Miljøløftet; «det er samlet vurdert at den samfunnsmessige fordelene prosjektet gir veier tyngre enn de ulempene naboene vil få som følge av anleggsaktiviteten». Det er ikke i tråd med egne målsetninger.

Konklusjonen er at planforslaget har dramatiske konsekvenser for mer enn 200 eldre i området. Verdifall på boligene gjør at få vil ha råd til ny bolig. De fleste blir låst i en helsefarlig og dypt deprimerende situasjon. *«Det er samlet vurdert at den samfunnsmessige fordelene med prosjektet er marginal, og at de helsemessige og miljømessige påkjenningene for naboene vil bli ekstreme. Planen om tverrslag fra Saltimport-tomten må derfor skrinlegges. Arbeidet med trafikkisikring, boligbygging og byutvikling må gjenopptas så snart som mulig – til glede og nytte både for byen vår og for folk i Sandviken».*

Vedlagt merknaden er en kronologisk oversikt over saksgang, dialog/ kommunikasjon og møter mm. som omhandler planforslaget på Saltimporttomten og viser mangel på dokumentasjon av alternativ, samt det naboer mener er brudd på varslingsplikten. Vedlegget inneholder også egen beregning av støy for borettslagene Christineborg, Jonnemann og Sandviken brygge.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av punktene i denne merknaden.

Christineborg borettslag er blant områdene som får størst belastning ift blant annet støy. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Planforslaget legger til rette for å bedre forholdet for gående i Sandviksveien i anleggsperioden, ved å midlertidig regulere to alternativer. Enten kan dagens gangveg inne på Christineborg sitt område benyttes, eller det kan anlegges fortau på motsatt side av Sandviksveien. Det skal ikke gjøres fysiske tiltak inne på Christineborg sitt område til dette tiltaket.

Trine Minken Amble/ Jeanette Harder-Falck

Dokumentnr 2022/20720-39, datert 13.12.2022

Merknad:

Viser til mottatt varslings ifb. med bybanen fra sentrum til Åsane og plan for Fløyfjellstunnelen- rigg- og anleggsområde. Sandviken Brygge er et av flere leilighetskompleks i umiddelbar nærhet til Saltimporttomten. Planen medfører at Sandviken brygge og området rundt ikke vil være beboelig i anleggsperioden, uten å sette fysisk og psykisk helse og liv i fare. Dette på grunn av støv, støy og avgasser fra tunnelutslagets vifter, samt eksos fra dieseldrevne dumpere og lasteskip. De fleste av leilighetene i Sandviken brygge har soveromsvindu og lufteventiler vendt mot Saltimporttomten.

Planen tilsier at det skal dumpes og losses 1,5-1,8 tonn steinmasser i et av byens mest tettbeboede områder i løpet av en 10 års periode. Merknadsstiller er bekymret for at beskrevne tidsrom for arbeid vil utvides grunnet forsinkelser. Det vil gjøre at entreprenørene utvider yttergrensene for arbeidstid både hverdag og helg for å unngå dagbøter. Det innebærer at nabolaget vil måtte leve det meste av døgnet med flere ulike støykilder og støynivå langt over tillatte grenser.

Saltimporttomten har form som et amfi, som vil forverre saken. Avbøtende tiltak som anleggsbrakker vil ikke bidra til å skjerme nok til at støynivået kommer inn under akseptable grenser. Det medfører at ca.3000 mennesker får forringet livskvalitet og med stor sannsynlighet nedsatt folkehelse pga. støy fra anleggsområdet.

For Sandviken brygge vil beliggenheten i bukten sør- vest og sør for Saltimporttomten gjøre det umulig å skjerme seg fra anleggsstøyen. Det totale støybildet tilsier at leilighetene bli ubeboelige under anleggsperioden, grunnet helseplager som følge av støy både utendørs og innendørs.

Planen vil medføre:

- Betydelige mengder støv, inkludert helsefarlig svevestøv fra anleggsområdet.
- Viftene fra tunnelen vil avgi giftige avgasser (eks. asbest) som kommer fra Fløyfjell tunnelens steinmasser og anleggsmaskiner. Vifte og friskluftanlegg på Sandviken brygge trekker luften inn utenfra. Fint støv vil bli ført inn både med vifteanlegget og gjennom vinduer og ventiler. Beboere vil også være utsatt på terrasser og i bo- og nærmiljøet ute.
- Anleggsbrakker og parkeringsplass som skjermende tiltak kan ikke stoppe svevestøvet, som vil ramme langt flere enn beboerne på Sandviken brygge.

Bergen kommune er pålagt å ivareta innbyggernes helse og velferd. Planen slik den foreligger vil medføre at kommunen ikke vil klare å overholde disse lovene og forskriftene. Avbøtende tiltak i reguleringsplanen er ikke forholdsmessige og gir liten eller ingen positiv innvirkning på nærmiljøet.

At Bergen kommune ved PBE vurderer å dumpe 1,5-18m3 tonn med steinmasser i ett av byens mest tettbodde områder er uforståelig, noe også SVV på peker i sine uttalelser.

Anbefaler at steinassene tas ut i Eidsvåg.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av forholdene i denne merknaden.

Fagetaten viser til at det ikke skal deponeres tunnelmasser på saltimporttomten. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Yngve Drønen Ringdal

Dokumentnr 2022/20720-42, datert 06.12.2022

Merknad:

Merknadsstiller var på åpen kontordag i Kaigaten med planleggere fra prosjektet. Ble overrasket over omfanget og planlagte støytiltak som ble presentert. Virket på dem som om en tilnærmer seg støyproblematikken med å ta problemene etter hvert som de kommer. Hvis en ikke klarer støykravene fikk de beskjed om at de bare er retningsgivende, og ikke noe krav en måtte holde.

Merknadsstiller m/ familie bor titalls meter fra tiltaket. Med barn og skiftarbeid (nattskift) vil det bli en vanskelig bosituasjon. De har heller ikke mulighet til å flytte, da leilighetene ikke vil være omsettelige i arbeidsperioden som strekker seg over mange år.

Nivået av støytiltak er ikke tilstrekkelig, og tiltak må bevises med støymålinger før en igangsetter arbeid med steinuttak. Dette for å se om det i det hele tatt er mulig med et slikt inngripende tiltak i et boligområde.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av punktene i denne merknaden.

Bjørn Kvamme – Sameiet Jonnemann

Dokumentnr 2022/20720-46, datert 15.12.2022

Merknad:

Sameiet er med i aksjonen «Nei til steindeponi i Sandviken». Ettersom sameiet blir særlig berørt, føler de behov for å skrive egen uttale i tillegg til aksjonsgruppens.

Sameiet har forsøkt å gjøre seg kjent med detaljene i reguleringsplanen, noe som har vist seg vanskelig. Medlemmer av styret var også tilsted på informasjonsmøtet på NHH i regi av PBE og SVV 15.11.22, der planen ble lagt fram, med detaljer om anleggsvirksomheten på Saltimporttomten. Det var rystende informasjon som ble servert. Planleggerne virket uvillige til å svare på spørsmål fra publikum, og i tillegg hadde de problemer med å redegjøre for spørsmål til detaljer i planen.

Sameiet har fulgt saksgangen i media. Slik de har oppfattet det, har Byrådet og Bystyret fattet vedtak om å igangsette arbeidet med reguleringsplanen og å bygge anleggstunnel fra Saltimporttomten basert på dokumenter som ikke nevner konsekvensene for naboene med ett ord. Reguleringsplanen som er sendt på høring bagatelliserer gjennomgående de negative konsekvensene av anleggsvirksomheten.

Sameiet Jonnemann har 86 boenheter, med mange eldre beboere med helseutfordringer. Sameiet ligger direkte vendt mot Saltimporttomten, de nærmeste under 90 m unna. Etter forsøk på å sette seg inn i de tekniske tilleggsdokumentene sitter sameiet igjen med en strek bekymring over de omfattende støy- og støvbelastningene de vil bli utsatt for, som de er redd vil føre til alvorlige helseskader for beboerne. Gitt at kommunen er pålagt å ta vare på innbyggernes helse og velferd gjennom lover og forskrifter det vanskelig å forstå at tiltakshaverne kan få tillatelse til å gjennomføre planen som skisseres.

Sameiet leser ut fra planene at det ikke er foretatt noen konsekvensutredning i forbindelse med den planlagte anleggsvirksomheten.

I det videre fokuserer merknaden på støy, støv og forurensning og trafiksikkerhet.

Støy

Når det gjelder støy vises det til støyretningslinjen og akseptabel grenseverdi. Anleggsstøyen rund Saltimporttomten vil foregå over et lengre tidsrom 3,5-10 år- noe som tilsier at støyen kvalifiserer som en permanent belastning. Grenseverdien som er lagt til grunn i reguleringsplanen er 5dB høyere enn det som er akseptabel grenseverdi for langvarig støy. Støyberegningen har et oversiktskart som viser støyutbredelsen med >60dB, og sier ingenting om hvor høyt over grenseverdien støyen vil bli ved de enkelte byggene i området. Det går også klart frem at den gjennomsnittlige støvbelastningen for Sameiet Jonnemann ligger på 65 db – dvs. 30 db over grenseverdien på 55 db – noe som utgjør et ulovlig og helsefarlig støynivå ifølge forskriftene.

For å forstå hva dette egentlig betyr for beboerne, må vi også ta høyde for eksponentiell økning av lydeffekten. Når du legger til 3 dB til et lydsignal, dobles energien i signalet. Legger man til 10 db, ganges energien med 10.

Det vises en møbleringsplan med støykilder, som kun er midlertidig. Endelig møblering vil først avklares i senere fase. Det er vanskelig for sameiet å skjerme seg fra anleggsstøyen på grunn av beliggenheten sør for Saltimporttomten. Sameiet har laget en oversikt over de støykildene som anleggsvirksomheten vil innebære, og som inkluderer fem ulike typer støy.

- Gjennomsnittsstøy (med grenseverdi 55 db for støy som varer over 6 måneder) fra dumpere, dumping av steinmasser i lekter, gravemaskiner i lekterne, rivning av eksisterende bygg og slepebåter
- Reflektert støy- grunnet landskapsutforming. Dette er ikke tatt høyde for i støyrapporten.
- Lavfrekvent støy, fra pumper og aggregater osv. Dette er ikke tatt høyde for i støyrapporten.
- Impulsstøy, fra boring og sprengning ved bygging av anleggstunnelen, dumping av masser i lekter mm. Det er ikke foretatt beregninger av anleggsstøy i denne anleggsfasen i noen av plandokumentene.
- Overlappende støy både fra veitrafikk og anleggsstøy. Dette er ikke omtalt i støyrapporten, som man er pålagt å gjøre iht. T-1442.

Det påstås at boenhetene senere vil få redusert trafikkstøy. Det stemmer ikke. blokkene i Måsekjærveien vil ikke oppleve noen signifikant reduksjon i trafikkstøy.

De foreslåtte avbøtende tiltakene er etter sameiets vurdering ikke kvalifisert til å være «forholdsmessige»:

- Tiltakene er kun veiledende, ikke juridisk bindende
- Selv om støy fra viftene reduseres til 92dB på natt vil de fortsatt overstige grenseverdien på 45dB.
- Brakkerigg skjermer kun nederste etasje bygget på 5 etasjer på Sameiet Jonnemann.
- Tiltakene skjermer ikke området under dumping av steinmasser
- Støyskjermen foran Christineborg vil kun skjerme bakkenivået i hagen
- Det er uvisst hvem som skal kontrollere støymålerne som settes ut og hvordan kontrollen foretas. Er det entreprenørene, kommunen eller beboerne som skal kontrollere? Hvilke sanksjonsmuligheter har beboerne når grenseverdiene overskrides?
- Tiltak skal vurderes fortløpende, men det er ikke presisert når og er ikke presisert nærmere.
- Det foreligger ikke dokumentasjon på at støyskjerm og brakkerigg kan redusere støye med opptil 10-15B slik det påstås i reguleringsplanen, så vel som i plansjene som støyekspertene viste fram på informasjonsmøtet.

Støv og forurensning

Støv og forurensningsfarer er underkommunisert og dårlig dokumentert. Dersom kommunen skal ha troverdighet må dette utredes. Det vises til Forurensningsloven kap.3 §11 der det stilles krav til søknad til Forurensningsmyndighetene om tillatelse til virksomhet som kan medføre forurensning. Slik søknad er ikke sendt til statsforvalteren.

I reguleringsplanen henvises det til utarbeidelse av luftsonekart (jf. § 2-1 i plan- og bygningsloven) til en senere fase i anleggsvirksomheten. reguleringsplanen er det verken foretatt noen konsekvensutredning for luftforurensning eller utarbeidet et luftsonekart som viser gul og rød sone for luftforurensning. Planen mangler en seriøs behandling av støv og luftkvalitet for den planlagte anleggsvirksomheten.

Det vises til «Retningslinjer for begrensning luftforurensning fra bygg. Og anleggsvirksomhet» utarbeidet av Klima- og miljødepartementet, kap. 6.2 som pålegger kommunen å avklare behovet for en del tiltak i anleggsperioden.

Aksjonsgruppen har laget en egen oversikt over de støv- og andre forurensningskilder som beboerne vil bli utsatt for under hele anleggsperioden. Disse er listet opp og beskrevet i merknaden.

De foreslåtte avbøtende tiltakene framstår som vage og uforpliktende.

Planen nevner ikke noe om ytterligere fare for forurensning av Byfjorden som følge av spyling av anleggsmaskiner, bygninger og anleggsområdet.

Reguleringsplanen, slik den nå foreligger, går klart på tvers av gjeldende forskrifter som regulerer støv- og luftforurensning. Støv- og luftforurensning så vel som andre forurensningskilder burde inngå i en egen ROS-analyse.

Trafikksikkerhet

Bør inngå i en ROS- analyse. Merknaden nevner vegsikkerhet for:

- Måseskjærveien; dårlig sikret for myke trafikanter. Planen hevder at trafikken vil gå ned sett i forhold til trafikken som var når saltimport AS hadde virksomhet der. Dette er feil.
- Sandviksveien; sterkt trafikkert ift. Veiens standard. Parallelt med bybanen til Åsane er Profier gitt tillatelse til å bygge 80 nye leiligheter på Lerøytomten, noe som vil forverre trafikksikkerheten ytterligere.
- Gjensidigekrysset; SVV har lenge hatt planer om utbedringer av krysset, men det har ennå ikke skjedd. Ifølge planen skal det lages et flere felts lyskryss der. I tillegg planlegges en avkjøringsrampe fra E39 og et gigantisk kryss ca. 200m nord for Gjensidigekrysset. Dette er ikke nevnt i reguleringsplanen.

De avbøtende tiltakene – med bygging av fortau på østsiden av Sandviksveien – er ikke forholdsmessige, sett i relasjon til forverringen av trafikksikkerheten som nærområdet vil oppleve under hele anleggsperioden.

Sikkerhet på sjø

Planforslaget innebærer en radikal økning i sjøtrafikken i området. I 2007 kolliderte en lastebåt med en leilighetsblokk på Sandviken brygge, dette kan skje igjen.

Helsefarer

Det gjøres forsøk på å bagatellisere helseplagene ved langvarige belastninger av støy og luftforurensning. Dette har ifølge forskning en dokumentert negativ påvirkning på helsen og gir økte forekomster av flere lidelser, som hjerte- og karsykdommer, hjerneslag, lungesykdommer, psykiske lidelser mm. Det vises til en gjennomgang av forskere på Folkehelseinstituttet (v/ Seniorforsker Gunn Marit Aasvang). Planen redegjør ikke for helsekonsekvensene av de samlede miljøbelastningene, økt trafikk til tross for at man ifølge forskriftene fra Miljøverndepartementet er pålagt på å gjøre dette (jf. T- 1442 og T- 1520).

Oppsummering

- Den samlede miljøbelastningen samt økt trafikk utgjøre negative virkninger som er i strid med lovverk og forskrifter.
- Det er ikke utført konsekvensutredning av miljøbelastningen eller gjennomført grundige nok analyser av risiko- og sikkerhetsaspektene ved anleggsvirksomheten

- I kostnadsoverslaget bør også merkostnadene med å bygge en komplisert anleggstunnel tas med. Det er i sum snakk om samfunnskostnader som kan beløpe seg til nærmere 2 milliarder (ifølge våre overslag), i tillegg til de 20 milliardene (eksklusiv mva) som de nye budsjettoverslagene for Bybanen til Åsane i dag tilsier.
- Verdianalyse fra 2022 bestilt av SVV konkludere med at all stein bør tas ut i Eidsvåg. Sameiet er enige i konklusjonen fra Verdianalysen. I Eidsvåg berøres kun 20-30 boenheter, mot 600 ved saltimport.
- Nylig kunngjorde SVV i sin høringsuttalelse av det ikke er hensiktsmessig for dem å benytte Saltimporttomten i arbeidet med komplett Fløyfjell tunnel. Deres argumenter er sammenfallende sameiets argumenter mot planen. På denne bakgrunn er det forunderlig at Vestland fylkeskommune i sin merknad konkluderer med viktigheten av at anleggstunnelen blir etablert slik at byggetiden til Fløyfjell tunnelen og Bybane til Åsane reduseres. SVVs vurderinger svekker VFLKs konklusjon på alle vesentlige punkter. Planleggerne vedgår også at premissene for planen ikke lenger er gyldige når de skriver at gevinsten ved å bruke Saltimporttomten og å etablere anleggstunnel er mindre enn da man startet prosessen for den forserte planen.
- Sameiet forventer at politikerne forstår alvoret i det helse- og miljøovergrepet som reguleringsplanen i sin nåværende form legger opp til og at de sørger for at planen blir avvist når den skal behandles i Bystyret våren 2023.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til de fleste av punktene i denne merknaden.

I forbindelse med mulig fornying av Fløyfjell tunnelen sør, bestilte Statens vegvesen to verdianalyser. Den ene av disse pekte på, som merknaden viser, at det beste vil være å ta alle masser ut i Eidsvåg. Den andre verdianalysen, hadde ikke pekt på dette aspektet. Det er således ikke en entydig vurdering i verdianalysene.

Gjennom at Statens vegvesen har overtatt byggherreansvaret for Fløyfjell tunnelen, er gevinsten, som merknadsstiller også skriver, i forhold til forsering av arbeidet, redusert. Det er likevel slik at en anleggstunnel kan gi ett til to års kortere byggetid, men det forutsetter at alle avbøtende tiltak i forhold til støy kan gjennomføres før det blir bevilget midler til selve anlegget. Det er en forskottering som det jobbes med i Vestland fylkeskommune.

Planforslaget har ivaretar krav som skal forhindre forurensning av Byfjorden. Det er stilt krav til rensing av vann før det slippes i sjø eller ledningsnett.

Fagetaten er oppmerksom på utfordringene knyttet til støy og støv i anleggsperioden. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken v/ leder Rune Helljesen

Dokumentnr 2022/20720-48, datert 16.12.2022

Merknad:

Aksjonsgruppen representerer rundt 600 boenheter i området rundt Saltimporttomten. I uttalelsen, som bofelleskapene i området støtter, fokuseres det på de negative virkningene

anleggsvirkosomheten får for beboerne i nærområdet og utfordre påstander som presenteres i planen. Hovedinnvendingene mot planen er:

- Nærområdet vil få alvorlige miljø- og helsemessige belastninger mht. støy, støv og andre forurensninger som følge av den 10-årige anleggsvirkosomheten
- En stor del av beboerne i området er eldre mennesker som utgjør en særlig sårbar gruppe
- Anleggsvirkosomheten er ikke konsekvensutredet, og det mangler en grundig ROS- analyse av prosjektet
- Miljøbelastningen strider mot gjeldende forskrifter (T- 1442 og T1520)
- De foreslåtte avbøtende tiltakene er ikke forholdsmessige, og skyves fram i tid
- Tidsplanen er for optimistisk- bekymring for at anleggsvirkosomheten vil vare ut over 10,5 år
- Planens påstand om kostnadsbesparelse er tvilsom
- Det er fullt mulig å realisere bygging av Bybanen til Åsane, samt forlenget Fløyfjell tunnel, uten at Saltimporttomten tas i bruk som anleggsområdet

Konsekvensutredning

Anleggsområdet på Saltimporttomten inngår ikke i KU2013. I «Tilleggsnotat for Saltimporttomten» argumenteres det for at planen er unntatt utredningsplikt, da den inngår i en tidligere utredet plan. Aksjonsgruppen mener dette er feil og at det strider mot *Forskrift om konsekvensutredninger kap.2 §8*, som gjelder planer som kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Aksjonsgruppen mener at planen innebærer en risiko for både forsinkelser og økte kostnader.

Det gis en oppsummering av prosessen så langt. Aksjonsgruppen mener at prosessen har vært uryddig og at det har vært vanskelig å få innsyn i planene underveis. Volumet på planmaterialet er et problem ettersom det svekker både politikere og berørte parters mulighet til å uttale seg på informert grunnlag.

Støy

- Aksjonsgruppen vil hevde at planen innebærer helsefarlig støy under hele anleggsperioden. Anleggsstøyen rundt Saltimporttomten vil pågå over et lengre tidsrom, fra 3,5 – 10, år- noe som tilsier at støyen kvalifiserer som en permanent støybelastning.
- Støyberegningen i planen markeres bare med et oversiktskart, som viser støyutbredelsen med >60dB, og sier ingenting m hvor høyt over grenseverdien støyen vil bli ved de enkelte bygningene i området.
- Plansjene fra informasjonsmøtet som viste beregnet støybelastning på de ulike fasadene er ikke inkludert i den offentlige reguleringsplanen.
- Det vises til at den gjennomsnittlige støybelastningen for enkelte bygg (som Christineborg borettslag, Sameiet Sandviken brygge og Sameiet Jonnemann) ligger på mellom 65-71dB, som utgjør et ulovlig og helsefarlig støy nivå iht. til forskriftene. En må også ta høyde for eksponentiell økning av lydeffekten. Når man legger til 3dB til et lyd signal, doubles støyenergien i signalet.
- Aksjonsgruppen mener støyberegningen burde vært utført av et uavhengig firma.
- Støyberegningen er utført med verktøyet CadnaA, som ikke står på MD sin oversikt over anerkjente metoder.
- Mener at støyverdiene som oppgis i planen er for lave. Planen overser veileder til støyretningslinjen M- 128. Veilederen angir formelen som skal brukes til å regne ut lydtryknivået i en gitt avstand til støykilden. Aksjonsgruppen har brukt formelen til å regne ut støy nivået mot de nærmeste byggene og funnet at den vil ligge mellom 72dB og 78dB.

- PBE legger fram en plan som strider mot forskriftene, tilsidesetter KPA 2018 og «Strategi for sjøfront», overser byens handlingsplan mot støy og utsetter miljøtiltak, byutvikling og boligbygging og svekker trafiksikkerhet på veg og sjø.
- Aksjonsgruppen har laget en detaljert oversikt over de ulike støykildene. Flere av disse er ikke inkludert i støyrapporten. Det hevdes at nærområdet vil utsettes for flere typer støy under anleggsperioden; gjennomsnittsstøy, reflektert støy, lavfrekvent støy, impulsstøy og overlappende støy. merknaden har en gjennomgang av hver støykilde med ca. støynivå.
- Foreslåtte avbøtende tiltak er ikke forholdsmessige, ikke juridisk bindende og vil ha liten positiv virkning for nærmiljøet
- Selv om støynivå for viftene senkes til 92db, vil de fremdeles overskrive grenseverdien i NS8175
- Aksjonsgruppen har gjort en oppstilling av de avbøtende tiltakene, og beskrevet virkning/ manglende virkning

Støv og andre forurensningskilder

- Behandlingen av støv i reguleringsplanen er overfladisk og mangelfull. For å få en pålitelig oversikt over dette problemet, må støv- og andre forurensningsfarer utredes.
- Anleggseier er ansvarlig for utslippsdata knyttet til sin kilde, og bør bidra med ressurser for å få utarbeidet et luftsonekart, jf. Forurensningsloven. Aksjonsgruppen er kritisk til at dette skal forskyves til senere fase i anleggsvirksomheten.
- KU forskriften stiller bl.a. krav til at luftkvalitet skal utredes. I henhold til T- 1520, er kommunen pålagt å behandle begrensning av luftforurensning fra bygg og anleggsvirksomhet.
- Aksjonsgruppen har laget en oversikt over støv- og andre forurensningskilder i sin merknad I det følgende er en kort oppstilling:
 - o Støv fra driving av tunnelene via fire vifter ved anleggstunnelens åpning
 - o Støv fra dumpere som kommer ut av anleggstunnelen
 - o Støv fra dumping og videre lasting av steinmasser fra mellomagring på Saltimporttomten
 - o Støv fra steinmassene som dumpes i lekterne
 - o Eksos fra dieseldrevne slepebåter
 - o Eksos og støv fra personbiler og vareleveranser i Måseskjærveien
 - o Mulige lekkasjer av giftstoffer fra vannrenningsbassenget og fra verkstedet
- De avbøtende tiltakene er vage og uforpliktende

Trafiksikkerhet

I planen nedtones farene som beboerne utsettes for, både når det gjelder veg og sjøtrafikk. Trafikken i Sandviksveien vil bli fordoblet. De avbøtende tiltakene monner ikke ift. farene myke trafikanter utsettes for. Farene knyttet til sjøtrafikk er ikke nevnt i dokumentene. Aksjonsgruppen lister opp hensyn som gjelder vegsikkerhet for Måseskjærveien, Sandviksveien og sikkerhet på sjø (jf. merknad fra Sameiet Jonnemann).

Helsefarer

Det gjøres forsøk på å bagatellisere helseplagene ved langvarige belastninger av støy og luftforurensning. Dette har ifølge forskning en dokumentert negativ påvirkning på helsen og gir økte forekomster av flere lidelser, som hjerte- og karsykdommer, hjerneslag, lungesykdommer, psykiske lidelser mm. Det vises til en gjennomgang av forskere på Folkehelseinstituttet (v/ Seniorforsker Gunn Marit Aasvang). Planen redegjør ikke for helsekonsekvensene av de samlede miljøbelastningene, økt

trafikk til tross for at man ifølge forskriftene fra Miljøverndepartementet er pålagt på å gjøre dette (jf. T- 1442 og T- 1520).

Det vises til merknad fra Kommunelegen, med ytterligere faglig dokumentasjon på helsefarene forbundet med anleggsplanene på Saltimporttomten.

Tidsplanen

- Det er overhengende fare for at tidsplanen for Fløyfjellstunnelen- rigg og anleggsområde vil bli forsinket grunnet komplikasjoner og utfordringer. Det svekker Bybaneprosjektets robusthet.
- Det vises til ingeniør- og hydrogeologisk rapport der det står at det er begrenset kjennskap til nivå under bergoverflaten og usikkerhet mht. bergmassens beskaffenhet i nivå med planlagt tunneltrasé.
- Ser ikke at det i planen er inkludert overslag over de faktiske kostnadene forbundet med driving av anleggstunnelen. Det er ikke angitt en planlagt etterbruk av tunnelen.

CO2- regnskapet

Planen mangler beregningsgrunnlag for påstanden om klimabesparelse grunnet sjøtransport. Planen tar heller ikke høyde for at det bygges mer tunnel enn nødvendig for å få gjennomført komplett Fløyfjellstunnel. En må ta med dette i utslippsregnskapet, samt utslipp fra dieseldrevne dumpere.

Kostnytte- analyse

Aksjonsgruppen har konsultert en professor i samfunnsøkonomi ved UiB for en kritisk gjennomgang av kostnytte-analyse i reguleringsplanen. Gjennomgangen stiller seg kritisk til den utførte kost-nytte analysen i prosjektet, og gevinsten. Sammenligningen av alternativene i planen er mangelfull, uten å dokumentere etterprøvbare tall. Man må kostnadsberegne nyttetapet. Innsparing av 1-2 år i et prosjekt på 10-12 år, gir langt mindre i nytte-økning enn de større samfunnskostnadene på 500- 600 millioner som påføres 230 husstander under anleggsperioden. Det hevdes i gjennomgangen at saltimportalternativet i realiteten er rundt 500 – 600 millioner dyrere enn Eidsvåg- alternativet.

Juridiske vurderinger

Aksjonsgruppen er i dialog med jurister som hjelper til med å vurdere grunnlaget for søksmål mot Bergen kommune og/ eller Statens vegvesen dersom planen blir vedtatt. De ønsker å få vurdert hvorvidt anleggsvirksomheten utgjør et ulovlig miljøovergrep som setter beboernes liv og helse i fare.

Aksjonsgruppen mener at Bybanen lar seg realisere uten å bruke Saltimporttomten som rigg- og anleggsområde.

Oppsummering

- Beboerne utsettes for vesentlige miljøbelastninger over 10 år. Belastning mht støy, støv og annen forurensning er i strid med lovverk og forskrifter.
- Det er stor risiko forbundet med bygging av anleggstunnel, både for forsinkelse og økte kostnader, stikk i strid med påstanden om at anleggstunnelen vil spare inn både tid og kostnader.
- «Tilleggsnotat for Saltimporttomten» er mangelfull og misvisende mtp sammenligning av alternativene.
- Det vises til Verdianalyse innhentet av SVV, der det slås fast at all stein bør hentes ut fra Eidsvåg. Finner det forunderlig at VLFK oppsummerer med motsatt konklusjon.

- Stikk i strid med det plandirektør opplyste om på informasjonsmøtet forutsetter VLFK at det skal legges til rette for deponi (for omlasting og sortering av steinmasser) på Saltimporttomten.
- Hovedargumentene mot planen (listet opp innledningsvis) gjentas.

Fagetatens kommentar:

Merknaden fra aksjonsgruppen er omfattende, og er i stor grad også dekkende for en rekke andre innsendte merknader. Fagetaten vil derfor gi en fylldig kommentar til denne, og henvise til denne ved gjennomgang av andre tilsvarende merknader.

Fagetaten har, på bestilling fra bystyret i Bergen, vurdert ulike muligheter for å redusere byggetiden, og forsere gjennomføringen av prosjektet. Det er fagetatens vurdering at en anleggstunnel er det tiltaket som er best egnet til å møte dette ønske fra bystyret. Som det fremgår av plandokumentasjonen, er det vurdert ulike alternativer, der en anleggstunnel fra Saltimporttomten er vurdert å være den beste løsningen. Se også vedlegg F1 *Alternativsvurdering anleggstunnel*.

En anleggstunnel og rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten har åpenbare negative konsekvenser for omgivelsene, med støy- og støvplager som de mest nærliggende. I den mest intensive perioden, på mellom 2,5 og 3,5 år, vil støynivåene ligge godt over anbefalte grenseverdier. Det er derfor lagt inn krav i reguleringsbestemmelsene til at det skal varsles og iverksettes avbøtende tiltak slik at støynivå så langt som mulig holdes under grenseverdier.

Konsekvensutredning

Det er ikke gjort en egen konsekvensutredning for anleggsperioden for noen del av bybaneprojektet til Åsane. Det er ikke krav til egen konsekvensutredning for anleggsperioden.

Støy

Anleggsperioden, særlig de første 2,5 til 3,5 årene, belaster området med støy over forskriftens grenseverdier. Det er gjort et omfattende arbeid for å beregne støynivåene. Aksjonsgruppen mener at det ikke er brukt rett metode. Fagetaten mener at dette må bero på en misforståelse.

Veileder til 2021 utgaven av T-1442 heter M-2061 (ikke M-128). Denne beskriver hvilke beregningsmetoder som skal benyttes ved støyberegninger. Cadna A, som er benyttet her, er et støysimuleringsverktøy, ikke en beregningsmetode. Cadna A har innebygd ulike anerkjente beregningsmetoder, og de fleste store rådgivermiljøer i Norge benytter Cadna A til å utføre beregninger. Til beregningene av støy på Saltimporttomten er det hovedsakelig «Nordisk beregningsmetode for industristøy» som ligger til grunn.

Aksjonsgruppen mener at støynivået er beregnet for lavt, og viser til en egen formel. Formelen det vises til kan forenklet forklares som beregning av forholdet mellom lydeffekt og lydtryknivå på en gitt avstand, forutsatt halvkuleutstråling på en hard flate. På korte avstander kan denne formelen være riktig, for støy fra hver enkelt kilde (gjelder punktkilder og ikke linjekilder som veg o.l.), men på lengre avstander vil den gi for høye lydnivåer da det ikke tas hensyn til markabsorpsjon, luftabsorpsjon, skjerming, topografiske forhold, refleksjoner osv. Beregningsmetoden, og simuleringsverktøyet, tar høyde for dette og vil derfor beregne et riktigere støynivå.

I reguleringsbestemmelsene er det er det lagt inn rekkefølgekrav for gjennomføring av støytiltak (§7). Det er i tillegg lagt inn dokumentasjonskrav for nye støyberegninger for utforming av støyskjerming og lokale fasadetiltak (§ 2). Det midlertidige bygge- og anleggsområdet skal ikke benyttes til masselagring. Midlertidig masselagring er derfor tatt ut av bestemmelsene.

Støv og andre forurensningskilder

Støv skal behandles i henhold til retningslinje T-1520. Planforslaget er revidert slik at det er sikret at det skal foreligge en plan for avbøtende tiltak for helsekonsekvenser. Planen skal sikre at krav fastsatt i lover, forskrifter, sentrale retningslinjer og spesifikke krav til anleggsfasen blir ivaretatt i prosjekteringsfasen og bygge- og anleggsperioden.

Trafikksikkerhet

Fagetaten mener at trafikksikkerheten til myke trafikanter er ivaretatt gjennom tiltakene foreslått i Sandviksveien.

Helsefare

Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Vurderingene er inndelt i fire utredningstemaer basert på kravene fra kommuneoverlegen:

1. Støy
2. Støv og luftforurensing
3. Trivsel og visuelle forhold
4. Lysforurensing

Det er gitt forslag til avbøtende tiltak til hvert av utredningstemaene. Disse er nærmere beskrevet i kapittel 8 i HKU.

Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Planforslaget er revidert slik at det er sikret at det skal foreligge en plan for avbøtende tiltak for helsekonsekvenser. Planen skal sikre at krav fastsatt i lover, forskrifter, sentrale retningslinjer og spesifikke krav til anleggsfasen blir ivaretatt i prosjekteringsfasen og bygge- og anleggsperioden.

Tidsplan

En anleggstunnel bidrar til økt robusthet ved bygging av Fløyfjellstunnelen. Med flere angrepspunkter i Fløyfjellstunnelen, innebærer det at en kan opprettholde en fremdrift selv om det oppstår uforutsette hendelser i ett av angrepspunktene. Dette ble tydeliggjort da Bybanetunnelen til Fyllingsdalen ble bygget.

I forbindelse med mulig fornying av Fløyfjellstunnelen sør, bestilte Statens vegvesen to verdianalyser. Den ene av disse pekte på, som merknaden viser, at det beste vil være å ta alle masser ut i Eidsvåg. Den andre verdianalysen, pekte ikke på dette aspektet. Det er dermed ikke en entydig vurdering i verdianalysene.

Siden kostnadsanslaget er laget for hele prosjektet samlet, er det ikke laget et eget kostnadsoverslag for anleggstunnelen.

CO2 regnskap

Fagetaten har ikke lagt vekt på eventuelle større klimagevinster ved anbefaling av løsning. Elektrisk drift av anleggsområder ligger ikke så alt for langt frem i tid, med elektrisk drevne kjøretøy, slik at det er usikkert hvorvidt det er store klimagevinster å hente med drift fra Saltimporttomten. Fagetaten mener likevel at tross denne usikkerheten, vil uttak av masser med leker på sjø, være en klimamessig fordel.

Kost-/nytteanalysen

Det er ikke gjort en egen samfunnsøkonomisk beregning av anleggstunnelen

Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken v/ leder Rune Helljesen

Dokumentnr 2022/20720-50, datert 16.12.2022

Merknad:

Dette dokumentet er en dublett av dokument 48 fra Aksjonsgruppen.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Arne Arvid Toftevåg

Dokumentnr 2022/20720-51, 16.12.2022

Merknad:

Viser til beboermøte 15.11.22. Merknadsstiller er beboer i Sandviken brygge.

- Etter møtet har det kommet fram at det ikke er planlagt ett, men to nye tunnellop. Planene om to nye tunnellop vil føre til at steinmassene blir vesentlig større og byggetiden vesentlig lenger enn først forespeilet.
- Kritiske spørsmål i informasjonsmøtet ble ikke godt nok besvart.
- Støynivåene som er beregnet viser en mangelfull analyse da dette er gjennomsnittsverdier og på ingen måte beskriver den faktiske støyen beboerne vil bli utsatt for. Punktstøyen vil være vesentlig høyere enn gjennomsnittsstøyen.
- Under informasjonsmøtet ble det vist til støymålinger når arbeidet var påbegynt og evt. tiltak. Dette er ikke tilfredsstillende da det er fare for at ingenting blir gjort.
- Støvproblematikken ble ikke diskutert. Dette vil være et like stort problem som støy. Bekymret for fint steinstøv gjennom avtrekksvifter, ventiler og vinduer.
- Eventuell ekstra byggetid/ forlenget arbeidstid er en liten pris å betale opp mot konsekvensene naboene vil utsettes for i opp imot 10 år.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Gaute Henriksen for Sandviksstranden AS

Dokumentnr 2022/20720-56, datert 20.12.2022

Merknad:

Sandviksstranden AS eier Sandviksboder 77 AB og 78A, hhv. Gnr. 168 bnr. 372 og gnr. 168 bnr. 375. Eiendommen er i sin helhet leid ut til Mowi ASA.

- Eiendommen har i dag en tinglyst veirett via eiendommene i planforslaget kalt Saltimporttomten. Leietaker Mowi leier i tillegg 73 parkeringsplasser på Saltimporttomten. I planen stenges dagens tilkomst til parkeringsplassene og kontorbyggene, og p-plassene er foreslått avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområde.
- Bestemmelsesområde #1 er avsatt til bygging av et midlertidig parkeringsanlegg for ca. 100 biler, med tilkomst via Sandviksveien. Det er viktig at dette anlegget bygges. Uten

parkeringsplassene, som selskapet iht. til leiekontrakten er pålagt å stille til disposisjon, vil leietakers virksomhet rammes og kontrakten falle bort. Selskapet vil stå uten inntekt.

- Ber om at det stilles rekkefølgekrav til byggingen av anlegget slik at dette er ferdigstilt med brukstillatelse før tiltak knyttet til midlertidig rigg- og anleggsområde kan starte.
- Også kontorarbeidsplasser vil rammes av støyproblematikken og bør skjermes. Håper at parkeringshus vil gi tilstrekkelig skjerming for arbeidsplassene.
- Viktig å utforme ny tilkomst slik at varelevering, henting av avfall, adkomst for brannbil mm ivaretas.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. Planen sikrer mulighet for etablere parkeringsanlegg, men stiller ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse av anlegget. For støyproblematikk viser fagetaten til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Sameiet Madam Felle

Dokumentnr 2022/20720-59, datert 21.12.2022

Merknad:

Sameiet er aktivt med i Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken. Der støtter denne høringsuttalelsen. Mye av merknaden sammenfaller med punkt i merknaden fra Aksjonsgruppen (DSFF – 48) og Sameiet Jonnemann (DSFF- 46). I det følgende gis en kort oppsummering av innholdet i merknaden.

Det vises til at:

- Det er vanskelig å gjøre seg kjent med detaljene i planen
- Det ble ikke gitt gode svar på informasjonsmøtet 15.11.22
- Vedtak om igangsetting er basert på dokumenter som ikke nevner konsekvenser for naboene
- Konsekvensene bagatelliseres

Sameiet Madam Felle består av 3 blokker, sør for Sameiet Jonnemann, og har 125 leiligheter. Beboerne er i stor grad pensjonister. Det er vist oversiktskart i merknaden med avstander til Saltimporttomten. Slik Sameiet ser det vil tiltaket føre til en vesentlig forverring av miljøet, og sette helsen til beboerne i fare. Det er vanskelig å se at tiltakshaverne kan få tillatelse til å gjennomføre planene som skisseres i reguleringsplanen, med de alvorlige inngrepene den vil føre til i bomiljøet.

Sameiet har merknader støy, støv og annen forurensning, trafiksikkerhet og helsefarer, som er sammenfallende med innholdet i merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken.

Det vises til Verdianalysen bestilt av SVV som konkluderer med at all stein bør hentes ut fra Eidsvåg, og høringsuttalen som stiller spørsmålstegn ved nytten/ hensiktsmessigheten ved planen.

Avslutningsvis i merknaden er det en liste med noter og linker.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av punktene i denne merknaden.

Sameiet Sandviken Brygge

Dokumentnr 2022/20720-60, datert 21.12.2022

Merknad:

Sameiet Sandviken Brygge er blant de nærmeste naboer til Saltimporttomten.

Ved varsel om planoppstart januar 2018, var det kun snakk om driving og uttak stein fra Eidsvåg. I desember 2020, fikk Sameiet vite gjennom lokal presse at Byrådet har fattet vedtak om å forsere tidsplanen og legge rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten. Forutsetningen var at planforslaget skulle vedtas før de andre delstrekningene. Nå i desember legges planforslaget for rigg- og anleggsområdet ut samtidig med resten av delstrekningene. Det betyr at opprinnelig gevinst allerede er vesentlig redusert.

Risiko/ tidsbruk

Det pekes på andre svakhetspunkt som vil redusere tidsbesparelsen som etterstrebes. F.eks. mht.:

- Fjellkvalitet
- Dybde på tunnel for å unngå skade på rør og ledninger
- Fare for skade på bygg pga. rystelser og/ eller grunnvannsendringer
- Rekkefølgekrav mtp. støytiltak mm.
- Risiko for at anlegget stoppes av helsevernmyndighetene før oppstart eller undervegs

Kostnader

Kortere byggetid kunne være positivt for anleggskostnadene, men det er usikkert om dette kompenserer for tilleggskostnadene;

- Store investeringer knyttet til anleggstunnelen vil fordyre anlegget
- Tunnelen er større enn en vanlig vegtunnel
- Ekstra kostbar pga. teknisk utfordrende, liten overdekning, nærhet til bygg mm
- Sprengning kan forårsake setningsskader på bygg
- Ingen gjenbruksverdi
- Prosjektet skal dekke innløsning el. Leie av Saltimporttomten til grunneier

HMS

Det viktigste bør være den menneskelige kostnaden, det vil være betydelige ulemper for nærmiljøet;

- 160-230 boliger får støy over anbefalte grenseverdier
- Ulemper som støy, rystelser, vibrasjoner, lysforurensning mm.
- Mangler helsekonsekvensvurdering etter folkehelseloven §11
- Miljøbelastningen strider mot gjeldende forskrifter

Det vises til Verdianalysen som SVV fikk utarbeidet og konklusjoner der om at driving bør skje fra Eidsvåg. Det vises til at SVV ikke lenger ønsker å etablere anleggstunnelen.

I februar 2021 var reguleringsplanen oppe til 1.gs behandling i bystyret, i Saksframstillingen på 15 linjer blir ikke konsekvensene for naboene nevnt med et ord. Planene bagatelliseres støyproblemene og mangler beskrivelse av svært alvorlig luftforurensning med avgasser og steinstøv.

Det vises til høringsuttalelse fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken for ytterligere begrunnede argumenter i saken.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av punktene i denne merknaden.

Fagetaten er oppmerksom på utfordringene knyttet til støy og støv i anleggsperioden. Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Lehmkuhlstranden og Sandviken Utvikling AS

Dokumentnr 2022/20720-61, datert 21.12.2022

Merknad:

Selskapene Lehmkuhlstranden AS (LS) og Sandviken Utvikling AS (SU) har i felleskap forberedt oppstart av reguleringsplan for eiendommene gnr. 166 bnr. 76, 78, 1944m.fl, (Saltimporttomten). De to selskapene leverer felles merknad til planforslaget.

Det gis en oppsummering av bakgrunn, med oppstart av planarbeid i 2014 og innlevering til 1.gs behandling i 2017. Planarbeidet ble stoppet i 2018, da Saltimporttomten ble foreslått som mulig rigg- og anleggsområde for Bybanen.

Merknader til planforslaget:

- Planforslaget hindrer forutsatt utvikling av eiendommene til LS og SU i minst ti år framover. Det er mer naturlig å legge rigg- og anleggsområdet til Eidsvåg der det uansett vil være anleggsarbeider i minst et tiår fra 2024 og utover. Langt flere vil utsettes for anleggsstøy fra et rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten enn på Eidsvåg.
- Rigg- og anleggsområdet vil utgjøre en betydelig belastning for; beboerne i det tett befolkede nabolaget, en stor økonomiske belastning for LS og SU for byen der et sentralt område avsatt til byutvikling beslaglegges til anleggsperioden er over.
- Planforslaget underkommuniserer støybelastningen. På den enkelte fasaden er støynivået beregnet å være 12dB over grenseverdi. En må ta hensyn til at anleggsarbeidet skal foregå i et tett befolket område.
- Man må se på hvilke muligheter de som bor tett på anleggsstøyen har for å skjerme seg. Mange av dem som utsettes for støy kommer seg ikke bort på dagtid. F.eks. Christineborg som har beboere med snittalder på 82 år som får støybelastningen på solsiden og det mest attraktive utearealet.
- Støybelastningen er i utgangspunktet anleggsstøy, ikke fra permanent støykilde. Varigheten på tre år, kanskje mer, gjør at man bør forholde seg til støybelastningen som om den kommer fra en permanent støykilde.
- Mye av støyen er impulsstøy opp til 120dB, noe som oppleves ekstra plagsomt.

Usikkerhet rundt utfylling til sjø:

Laksevåg verft og Dokken har planer om utfylling i sjø. For Laksevåg verft er omfang av utfylling uavklart. Kommunen er skeptisk til en større utfylling. For Dokken er det forutsatt å etablere 70daa nytt landareal, i stor grad vha. utfylling. Det er varslet oppstart av reguleringsplan for fylling av stein opp til kote minus 12m. Det er ikke sikkert kommunen får vedtatt en slik plan uten innsigelser fra statsforvalteren. Statsforvalteren stiller seg generelt negativ til utfylling i sjø og vann.

Kostnader med rigg- og anleggsområde

Det er usikkertom frakt av stein gjennom et tverrslag er økonomisk fordelaktig. Anleggsperioden forkortes etter sigende med ett- to år, men dette er usikkert, jf. uttalelsene fra SVV. Det er betydelige kostnader til arbeidet:

- En 500m skal bygges
- Det skal etableres nødvendig infrastruktur til anleggsarbeidet
- To bygg må rives og det må etableres et midlertidig parkeringsanlegg for 100 biler
- Det må etableres støytiltak på fasader og i form av støyskjerm
- Det må betales kai – leie for frakt av stein over kai

De samlede utgiftene ved å etablere to rigg- og anleggsområder og bygge anleggstunnel vil være mye dyrere enn å samle alt på Eidsvåg.

Tap for grunneierne

Beslagleggelsen innebærer en svært lang utsettelse av muligheten for å bygge ut området i tråd med KPA. En kan beregne frigivelse av Saltimporttomten i 2033, men usikkerhet både knyttet til anleggsarbeidets framdrift og statlig finansiering gjør at framdriftsplanen kan sprekke.

Situasjonen er mest krevende for LS. Tomten er ervervet til utbyggingsformål, men står per dag står tom. Usikkerhet rundt når tomten kan komme til å bli tatt i bruk som rigg- og anlegg har gjort det tilnærmet umulig å få etablert leiekontrakter. Reguleringsplanen har pekt på at LS ikke har benyttet seg av gitt rammetillatelse for å sette opp et næringsbygg tett opptil Sandviken Brygge. Årsaken var kunnskapen om at resten av området ville kunne bli et rigg- og anleggsområde, og det ble derfor sett på som urealistisk å skaffe leietakere til et næringsbygg på eiendommen. Dersom den foreslåtte planen blir vedtatt, kan man tidligst komme i gang med utbygging i 2033, 14 år etter de opprinnelige planene. I hele denne perioden løper betydelige årlige rentekostnader. Skal selskapet unngå konkurs, må eierne regne med å tilføre betydelig kapital. I tillegg kommer den forventede fortjeneste på investert kapital, som boligsalget skal gi selskapet, som i beste fall utsettes med 14 år.

SVV har uttalt at det ikke er aktuelt å benytte tomten til rigg- og anleggsområde og anleggstunnel. Formålet med planen faller dermed bort, og eiendommene må frigis da tomten ikke lenger innehar samme strategiske plassering med tilsvarende samfunnsnytte. Med bakgrunn i de omfattende negative virkningene og konklusjonen i SVV sin merknad til planen, bes det om at planforslaget stanses.

Dersom planforslaget ikke stanses ønsker selskapene å få gjort endringer i planforslaget:

- Det bør velges mer omfattende avbøtende støytiltak enn det som er foreslått i rapporten. F.eks. ytterligere støyskjerming på toppen av brakkerigg mot Sandviken brygge og støyskjerm på toppen av det midlertidige parkeringsanlegget, og bedre støyskjerming mot Sandviken Brygge.
- Foreslåtte støytiltak må gjenspeiles i bestemmelsene
- I dokumentasjonskravene i bestemmelsen står det at det skal gjøres en ny støyberegning som skal legges til grunn for tiltak. Bestemmelsene sier ikke noe om hva som skal være kriterier for at en bolig skal være berettiget tiltak.
- En bør etterstrebe lydnivå $L_{Aeq} \leq 30dB$, som er grenseverdi i TEK17 for lydnivå fra utendørs støykilder. Ambisjonsnivået for støyreducerende tiltak må reflektere den totale belastningen som påføres naboene.
- Det er gitt flere konkrete innspill til bestemmelsene både mht. støytiltak, utbedring av skader, fortau langs Sandviksveien mm., fjerning av bestemmelsesområder, sikringssoner mm.

- Det bes om at punktene «det skal sikres tilkomst til anleggstunnel og tunnelåpning» og «Det skal sikres permanent vei med fortau gjennom BS1 fra Måseskjærveien til Sandviksveien» strykes.
- Det bør stilles rekkefølgekrav til bygging av midlertidig parkeringsanlegg og Gjensidigekrysset
- Tunnelinnslaget kommer tett på eksisterende lagerbygg på 110b tilhørende Sandviken Eiendom. Det må sikres at dette bygget ikke blir skadelidende.
- Ber om at det lages en plan for bruken av rigg- og anleggsområdet som legger forholdene til rette for at deler av området kan frigis til utbygging etter at frakt av steinmasser er avsluttet.
- Planens formål er begrenset til å regulere dette til midlertidig rigg- og anleggsområde og en anleggstunnel for bygging av Fløyfjellstunnelen. På det tidspunkt formålet gitt i reguleringsbestemmelsen faller bort, må LS og Sus eiendommer frigis for byutvikling. Frigivelse og/ eller avslutning av planens gyldighet må tas inn i bestemmelsene.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten er oppmerksom på utfordringene knyttet til støy og støv i anleggsperioden. For støyproblematikk viser fagetaten til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentar.

Det er blitt utarbeidet en egen helsekonsekvensutredning (HKU). Kommuneoverlegen har gjort en medisinsk vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredningen. HKU og kommuneoverlegen sin vurdering inngår som grunnlag for den politiske beslutningen.

Midlertidig rigg- og anleggsområde skal tilbakeføres til opprinnelig arealformål. Dette har krav til detaljregulering. Videre byutvikling vil skje gjennom detaljreguleringsplan. Bestemmelsen stiller krav til fremtidig detaljregulering som må sikre permanent fortau gjennom BS1 fra Måseskjærveien til Sandviksveien og skal sikre tilkomst til anleggstunnel og tunnelåpning.

Dokken er tenkt som hovedmottak av steinmasser. Det pågår en egen planprosess for dette. Fagetaten mener det er stor sannsynlighet for at dette planarbeidet ferdigstilles, og godkjennes, før deponering av masser blir aktuelt.

Det er ikke stilt rekkefølgekrav til bygging av midlertidig parkeringsanlegg og Gjensidigekrysset.

Sandviksboder 78 AS

Dokumentnr 2022/20720-62, datert 20.12.2022

Merknad:

Sandviksboder 78 AS eier Sandviksboder 78C, 79 og 80. Selskapet har under utarbeidelse en ny reguleringsplan for eiendommene der det er foreslått boligformål med ca. 75 leiligheter. Det vises til prosess angående parkering. For Sandviksboder 78 AS er det avgjørende at det midlertidige parkeringsanlegget bygges. I planforslaget for rigg- og anleggsområdet er det gitt mulighet for å bygge parkeringsanlegg med tilkomst fra Sandviksveien. Det bes om at det tas inn rekkefølgekrav til byggingen av anlegget slik at dette står klart før arbeidet med anleggstunnelen starter.

Det er foreslått et tillegg til bestemmelse §6.1.1.1c som gjelder etablering av bestemmelsesområde #1 om at det tillates tiltak for støyskjerming og midlertidige støyskjermer. Merknadsstiller tror det kan være fornuftig å etablere støyskjermer og redusere støybelastningen både mot kontorbyggene og boligbebyggelse nord for anleggsområdet.

Fagetatens kommentar:

Tas til orientering. Det er ikke stilt rekkefølgekrav til bygging av midlertidig parkeringsanlegg. Planen åpner for etablering av støyskjerming. I anleggsfasen blir behov for og utforming av støyskjerming vurdert.

Håkon Nagelgaard

Dokumentnr 2022/20720-63, datert 21.12.2022

Merknad:

Merknadsstiller mener at forslaget om å ta ut steinmasser via Saltimporttomten er dårlig og vil føre til omfattende plager og helseskadelige støvplager for nabolaget. Boligene er delvis gamle og har direkte inntak av friskluft uten tilstrekkelig filtrering. Støv og støy vil ha en direkte og vedvarende innvirkning som vil resultere i en drastisk reduksjon av levestandard.

Fagetatens kommentar:

Fagetaten viser til kommentarer til merknaden fra Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken, dokument 2022/20720-48, for utfyllende kommentarer i forhold til flere av punktene i denne merknaden.