

Vedlegg G1

31.03.2023

Oppsummering av merknader med kommentarer fra fagetaten

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

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

Til delstrekning 4 (DS4) er det mottatt 22 uttalelser fra høringsinstanser og 37 merknader fra lag, organisasjoner og privatpersoner. I tillegg er det mottatt totalt 7 uttalelser og innspill til de to begrensede høringene gjennomført for DS4 i perioden 10.02.2023 – 10.03.2023. Disse er oppsummert og kommentert av fagetaten i dette merknadsskjema.

Merknadsskjema er delt i to deler:

- Del I: Felles uttalelser og merknader
- Del II: Uttalelser og merknader til **Delstrekning 4 (DS4), Tertneskrysset - Vågsbotn.**
PlanID 65830000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20564

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

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

DEL I – Felles uttalelser og merknader

Offentlige uttalelser med innsigelse – tabell

AVSENDER	UTTALELSER GJELDER: Delstrekning (DSx) og dokumentnr. i PB360.							DATO
	DS1	DS2	DS3	DS4	DSS	DSF	DSFF	
Statens vegvesen	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 Fløyfjelltunnel og delstrekning 3. Styringsmål skal fastsettes før planen kan vedtas.
4. Miljølokk i Eidsvåg. Miljølokket vurderes ikke som en nødvendig del av riksveganlegget. Statens vegvesen mener at før planen vedtas må det enten foreligge en plan for finansiering av miljølokket, eller at miljølokket tas ut av planen.

Generelle merknader alle delstrekninger

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Plankartenes lesbarhet: Statens vegvesen ønsker at faste mål tilknyttet veg 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 Fløyfjelltunnelens forlengelse

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

4. 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.

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

Sykkelparkering ved bybanestoppene er ivaretatt.

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

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

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

Broer og konstruksjoner: Tas til orientering.

Støy: Tas til orientering.

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

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

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

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

Vestland fylkeskommune

Dato: 14.12.2022/20.01.2023

Uttale med innsigelse:

Fylkestingets vedtak 14.12.22, felles for alle delstrekninger:

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

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

10. VLFK påpeker store kostnader i prosjektet. Kommenterer at flere utgifter ikke bør tilfalle det offentlige, og at det må forhandles om private bidrag til tiltak langs hele banetraseen, og særlig i Åsane. Påpeker viktigheten av at banen føres til Åsane terminal for å gi kapasitetsutnyttelse, men at videre bygging først bør skje når også private bidrag til private bidrag til finansiering er på plass.
11. VLFK ønsker at det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet. Partene i Miljøløftet må i fellesskap finne kostnadsreducerende tiltak. Peker særlig på:
 - a. 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 Fløyfjelltunnel kan løse.

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

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

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

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

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

Fagetatens kommentar:

Punkt 13 a og b:

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

Punkt 13 c:

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

DS2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen - uttale med innsigelse

Uttale:

14.

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

Fagetatens kommentar:

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

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

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

DS3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

Uttale:

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

Fagetatens kommentar:

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

DS4 Tertneskrysset – Vågsbotn

Uttale:

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

Fagetatens kommentar:

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

DSF Fløyfjelltunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

Uttale:

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

Fagetatens kommentar:

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

DSS Hovedsykkelrute Festningskaaien – Sandviksveien

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

Fagetatens kommentar:

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

DSFF Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde

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

Fagetatens kommentar:

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

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

Ekstrakt av Saksutgreiing fra Vestland fylkeskommune

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

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

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

Helhetlig kollektivtilbud: Etablering av Bybanen til Åsane tilfører et høykvalitets-, attraktivt kollektivtilbud. Fremkommelighet, kapasitet og sentrumsbetjening for buss svekkes. På strekninger der Bybanen etableres, vil buss også spille en viktig rolle. Fylkesdirektøren mener fremtidige løsninger for buss må legge til rette for store passasjerstrømmer i Sandviken, og ber om at det arbeides videre med å finne gode løsninger for kollektiv her. Fylkesdirektøren anbefaler partene i Miljøløftet til å jobbe sammen om å sikre nok kvalitet i busstilbudet for å sikre en god helhet og for å nå målsetninger om kollektiv og nullvekstmålet. VLFK peker på fordeler med et vendespor fra sør i sentrum, og peker på vending i Christian Michelsens gate som en mulighet, og viser til byrådens 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.*

- *Hovedsykkellrute Festningskaaien - Sandviksveien. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. PLAN-2022/20560*
 - *2 administrative innsigelsespunkt.*

- *Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde. Planid 70670000, områdereguleringsplan. PLAN-2022/20720*
 - *1 administrativt innsigelsespunkt.*

Fagetatens kommentar til øvrige merknader:

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

Offentlige uttalelser

BIR

Dato: 12.01.2023

Merknad:

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

Fagetatens kommentar:

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

Byantikvaren

Dato: 21.12.2022

Merknad:

Byantikvaren vurderer det slik at Bybanen fra sentrum til Åsane har stor samfunnsnytte. I hovedsak mener vi at prosjektet vil virke positivt for kulturmiljøene da prosjektet medfører en fredeliggjøring og oppgradering av områdene rundt Vågen og Bryggen, i tillegg til at biltrafikk blir sterkt redusert. Det er likevel enkelte steder der prosjektet vil medføre store negative konsekvenser for kulturmiljøene. Dette gjelder i hovedsak tunnelinnslag i Sandbrogaten, uavklarte konsekvenser i forbindelse med bygging av tunnelinnang 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 buffersonesplan 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 Fornebubanen).

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 jernbanesporet til Koengen ved et ekstraordinært og kritisk behov.*

Oppfølging av innsigelsene

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

Ungdomsrådet

Dato: 11.01.2023

Merknad:

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

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

Fagetatens kommentar:

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

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

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

Merknaden tas til orientering.

Merknader fra lag og organisasjoner

Bergen Næringsråd

Dato: 20.12.2022

Merknad:

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

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

Fagetatens kommentar:

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

Bergen Sentrum 2050

Dato: 15.12.2023 (DS1) / 21.12.2022 (felles)

Merknad:

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

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

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

Fagetatens kommentar:

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

En overordnet vurdering av Bergen 2050 sitt forslag er:

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

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

Bergenslisten

Dato: 21.12.2022

Merknad:

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

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

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

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

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

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

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

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

Fagetatens kommentar:

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

Bergenslisten sine innspill retter seg i hovedsak mot saken som ble behandlet av Bystyret høsten 2021. De viser også til løsningene som er fremmet av Bergen 2050 og Jon Hamre. Konsekvenser av anleggsperioden er kommentert i eget notat, og det vil i videre prosjektering bli lagt vekt på god informasjon/dialog med berørte, og at endelige løsninger blir urbane, lettleste 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. Tilkost 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 enkeltdelstrekninger. Disse er oppsummert og kommentert under de delstrekningene det gjelder for.

Fagetatens kommentar:

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

Leverandørens utviklings- og kompetansesenter, LUKS

Dato: 05.12.2022

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 toveistraffikk 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 sjåfører 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.

Innspill til DS4 er oppsummert under DS4.

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.

Innspill til DS4 er kommentert under DS4.

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 forleng 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 fordelen 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 Delstrekning 4

Offentlige instanser – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
AVINOR	27	11.12.2022
Bane NOR	31	30.11.2022
Barn og unges representant, Bergen kommune	48	19.12.2022
Bergen Brannvesenet	67	21.12.2022
Bergen Vann	66	21.12.2022
BIR	38	13.12.2022
BKK	83	20.01.2023
Byantikvaren	69	21.12.2022
Byarkitekten	70	21.12.2022
Bymiljøetaten	65	21.12.2022
Helsevernenheten	43	16.12.2022
Klimaetaten	68	14.12.2022
Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE)	35	08.12.2022
Statens vegvesen	33	07.12.2022
Vestland fylkeskommune	34	08.12.2022

Lag og organisasjoner – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Bergen Taxi	76	20.12.2022
LUKS – Leverandørens utviklings- og kompetansesenter	32	05.12.2022
Syklistforeningen	81	19.12.2022
Åsane Ungdomslag	50	20.12.2022
Åsane historielag	92	21.12.2022

Private instanser – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Coop Nyborg	63	21.12.2022
Elin og Johan Tronstad	45	18.12.2022
Hesthaugen Selegrend Borettslag	44	17.12.2022
Hilde Rasmussen Nilsen	36	12.12.2022
Knut Arne Vedaa	57	21.12.2022
Knut Øvrebø	52	20.12.2022
Langarinden Eiendom AS	73	21.12.2022
Liamyrane 3 AS, v/ A/STAB	37, 39	12.12.2022
Myrdal Borettslag	60	21.12.2022
Nilsen, Litleåsvegen 7 og 9	56	21.12.2022
Nils-Olav og Sissel Flagtvedt	47	19.12.2022
Reo Invest AS	74	21.12.2022
Rønningstad m.fl.	53	21.12.2022
Scala Eiendom, v/Opus, Gullgruven	49	20.12.2022
Ørjan Øijord	26	08.11.2022
Åsamyrane 165 AS v/Opus	55	21.12.2022
Åsane hagesenter v/Kluge Advokatfirma AS	58	21.12.2022
Åsane senter, Olav Thon-gruppen	59	21.12.2022

Begrenset høring Nyborg – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Statens vegvesen	95	09.03.2023
Vestland fylkeskommune	96	09.03.2023
Coop Nyborg (Coop Hordaland SA)	99	10.03.2023
Nyborg Handelspark AS	98	10.03.2023

Begrenset høring Litleåsvegen – tabell

AVSENDER	DOK.NR.	DATO
Statens vegvesen	94	09.03.2023
Vestland fylkeskommune	97	09.03.2023
Bymiljøetaten	101	10.03.2023

Oppsummering – Offentlige uttalelser

Avinor

DS4-27, 11.11.2022

Merknad:

Avinor har ingen merknader til planforslaget.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstillingog-bruk-av-kraner/>.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Bane NOR

DS4-31, 30.11.2022

Merknad:

Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

Statens vegvesen

DS4-33, 07.12.2022, gjelder merknadspunkt på DS-nivå

Merknad:

Deler av merknad fra Statens vegvesen som er felles for hele prosjektet oppsummeres i fellesdokumentet.

Viser til kommunedelplan for E16/E39 Arna-Vågsbotn – Klauvaneset (behandlet i bystyret i Bergen 22.06.2022) og ber om at hensynssone/bestemmelsessone for framtidig riksvegkryss E39/E16 hensyntas i reguleringsplanen. Ønsker at bestemmelsene suppleres med punktet:

«Ringveg øst. Det skal før arbeid i marken skjer dokumenteres at nærføring fra Bybanen mot planlagt Ringveg øst er ivarettatt, slik at Ringveg øst senere kan bygges uten ekstra kostnader eller forsinkelser i forhold til løsningene som inngår i forslag til KDP E39 Indre Arna - Klauvaneset. Løsningene for bybanen og nærføring til E39 skal godkjennes av aktuell vegeier før arbeidene kan igangsettes».

Innfartsparkering. Støtter innfartsparkering, men er usikker på plassering i Vågsbotn pga tungvint tilkomst med framtidig utbygd ny E39/E16 og lang reisetid til sentrum. Ved Åsane terminal vil eventuell innfartsparkering beslaglegge areal som bør inngå i sentrumsformål. Høye pendlingstall fra nordlige nabokommuner tilsier at det må ytterligere tilrettelegges med båt/ekspresbuss til Bergen sentrum, og da tilhørende innfartsparkering i hjemstedskommune. Foreslår at dette løses tilknyttet Miljøløftet, og ikke Bybanen.

Særskilt om støy for DS4. Viser til foreslåtte planbestemmelse §4.2.12.4 om depotbygg og foreslår at det vurderes støytiltak for å dempe støybelastning fra E39 hvis depotbygget ikke etableres ved Åsane terminal. Arealformål terminal fanges ikke opp av støyretningslinje T-1442, slik at det er naturlig å se på tiltak gjennom en kostnyttevurdering.

Fagetatens kommentar:

Ringveg øst: Ikke tatt til følge. Reguleringsplan for Bybanen er koordinert underveis med arbeidet med Ringveg øst for å regulere en løsning for Bybanen som kan kombineres med Ringveg øst. Dette må fortsette i prosjekteringen av prosjektene. Bygging av de to prosjektene må også koordineres, både mtp. tidspunkt for bygging og for å sikre at det bygges på en måte der et prosjekt ikke hindrer at det andre prosjektet kan bygges i ettertid. Se også kapittel 6.1 i planbeskrivelsen.

Innfartsparkering: Tatt til orientering. Løsninger for innfartsparkeringsplasser har vært diskutert, og utarbeidet i samarbeid med Vestland fylkeskommune (VLFK). Bygging av innfartsparkeringsplassene regulert i prosjektet, og eventuelt andre innfartsparkeringsplasser lengre nord som ikke er en del av reguleringsplanen, må følges opp av VLFK og Miljøloftet.

Støyskjerm Åsane terminal: Tatt til orientering. Fagetaten vurderer dette som ivaretatt. Dersom det ikke bygges vogndepot ved Åsane terminal (o_STB1) må annen bruk av arealet, inkludert støyskjerming, avklares nærmere. Bestemmelsen §4.2.12.2 beskriver blant annet at «Felt o_STB1 skal da opparbeides med jordvoll og vegetasjonsskjerm mot E39.»

Vestland fylkeskommune, arkeologiske registreringer

DS4-34, 08.12.2022, gjelder arkeologiske registreringer, rapport 62-2022

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

Merknad:

Den kulturhistoriske registreringen utført i juni og juli 2022 viser at det ikke er funnet automatisk fredede kulturminner innenfor delstrekning 4. Det er gravd 17 sjakter med gravemaskin i Vågsbotn, på eiendommene gnr. 203 bnr. 2 og bnr. 4.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

BIR AS

DS4-38, 13.12.2022

Merknad:

Planarbeidet må sikre tilstrekkelig areal for innsamling av avfall, jfr. BIRs renovasjonstekniske veileder, Statens vegvesens håndbok N100 og bruksklasse 10. Dette gjelder både i anleggsfasen og etter utbyggingen. Det må på samme måte sikres areal for hentesteder for innsamling av avfall, både i anleggsfasen og etter utbygging.

Hvis planforslaget medfører endringer i tilkomst for BIRs renovasjonskjøretøy må dette avklares med BIR i de enkelte tilfellene. BIR ønsker varsling tilsvarende som nødetater ved veiarbeid.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert.

Helseverneheten, Bergen kommune

DS4-43, 16.12.2022

Merknad:

Viser til kommunens naturstrategi (som nylig har vært på høring), og mener graden av nedbygging av natur/dyrket mark ved endestopp og depot i Vågsbotn må tillegges større vekt i vurderingen av plassering av depot. Mener også det er uheldig at C-tomten planlegges brukt som rigg- og anleggsområde da det er et grøntområde som i tillegg er delvis myr. Stiller spørsmåltegn ved egnethet og behov for drenering, og mener at rigg og anleggsområder bør legges til allerede asfalterte områder. Hvis C-tomten må brukes pga plassmangel ellers bør man begrense bruken til den delen av tomten som allerede er asfaltert, og sikre dette i plankart og bestemmelser. Viktig å beholde de få grønne arealene sentralt i Åsane mtp. naturens egenverdi og folkehelsen.

Sprengning: Det anbefales at sprengning ikke utføres på kveld/natt i områder der boliger kan bli berørt. Dette for å sikre at beboere, og da spesielt barn, ikke får søvnen forstyrret. God varsling i forkant av sprengninger er viktig.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Vågsbotn er i dag et område med mye dyrket mark / natur. Planer for Ringveg øst vil gi store inngrep i dette området (se også merknad fra Statens vegvesen, DS4-33). Depotbygget og endestopp i Vågsbotn er i stor grad tilpasset Ringveg øst-utbyggingen og foreslått plassering av vogndepot i Vågsbotn er plassert på areal som i stor grad vil være bygget / må bygges om (avhengig av hvilket prosjekt som kommer først til utbygging) som en del av Ringveg øst-prosjektet. Se også kapittel 6.1 i planbeskrivelsen.

I bybaneprosjektet er det behov for ett eller flere større rigg- og anleggsområder som kan benyttes til overordnede anleggsfunksjoner for hele prosjektet. C-tomten er ett av få slik litt større områder langs traséen. Nøyaktig bruk av C-tomten til rigg- og anleggsfunksjoner vil avklares i prosjekteringen.

Sprengning: Anleggsarbeid vil følge gjeldende regelverk, som blant annet setter krav til hvor mye anleggsstøy som kan tillates på ulike tider av døgnet.

Barn og unges representant, Bergen kommune

DS4-48, 19.12.2022

Merknad:

Bybanen til Åsane vurderes som et godt tiltak for barn og unges mobilitet og fremkommelighet til viktige målpunkt. Vesentlig at planarbeidet kartlegger og vurderer påvirkning og konsekvenser for denne målgruppen, også i en anleggsfase. Trafikksikkerhet må ivaretas i anleggsfasen og ved fullført tiltak. Skjerming for støy og annen helsefare må ivaretas.

Gode og trygge forbindelser fra bybane til viktige målpunkt må etableres. Planarbeidet må vektlegge både reell og opplevd trygghet. Forhold som belysning, vegetasjon og andre kriminalforebyggende tiltak må vurderes.

Nedbygging som følge av bybaneutbygging og fortetting må skje med kvalitet. Ved behov må erstatningsarealer vurderes, ref. rikspolitiske retningslinjer (RPR) pkt 5d. Aktiv medvirkning fra barn og unge gjennomføres når det er aktuelt, og bør skje i tidlig fase for reell mulighet til å fremme behov og synspunkter.

Liavatnet er et populært område for tur- og rekreasjonsformål. Gange, sykling og andre former for transport må sikres tilstrekkelige arealer for å hindre interessekonflikter.

Det oppfordres til at planarbeidet ser til pågående arbeid med Strategisk planprogram for Åsane, med kunnskapsgrunnlag for ulike formål og interessegrupper, herunder barn og unge.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Tilgjengelighet, trygghet og trafikksikkerhet er blant temaene som er vurdert og vektlagt i valg av løsninger. Dette må ivaretas i videre detaljering av løsningene, og i annet planarbeid i området.

Bybaneplanen regulerer ikke utbygging og transformasjon av områdene, selv om det er en viktig forutsetning og katalysator. Annet planarbeid i området må også ivareta hensynene som merknadsinnsender er opptatt av for å ivareta barn og unges interesser.

Bevaring av turområdet og god tilgjengelighet til dette har vært viktig i planarbeidet. Innenfor planområdet ivaretar reguleringsplanforslaget i stor grad turvegen rundt Liavatnet og regulerer parkareal og naturområde langs Liavatnet. Langs bybanetraséen gjennom Nyborg foreslås det sykkelveg med fortau.

Reguleringsplanforslaget for Bybanen er koordinert med Strategisk planprogram for Åsane.

Bymiljøetaten, Bergen kommune

DS4-65, 19.12.2022

Merknad:

Bymiljøetaten har merknader til en rekke løsninger, de viktigste er gjengitt her. Bymiljøetaten viser også til tidligere innspill.

Detaljerte innspill fra Bymiljøetaten følges opp i prosjekterings- og byggefasen.

Natur

- Anbefaler at kantvegetasjonen langs Dalaelven (o_GP1-4) styrkes med stegen vegetasjon og at o_GP1 utvides sørover
- Anbefaler at man ser på nedtrapping til vassdraget ved o_ST1.
- Ber om at C-tomten planlegges tilbakeført som et allment tilgjengelig grøntområde/park, viser til Naturstrategien og arealnøytralitet.
- Mener at gangvei SGG16 ved Nyborg er overflødig og at en fjerning av denne vil styrke naturmangfoldet.
- Ber om at bredden på o_ST4 reduseres, til fordel for mer grønnstruktur GBG5.
- Antar at Etat for landbruk involveres angående Vågsbotn.

Byrom

Viser til Strategisk planprogram for Åsane.

- Tverrforbindelse mellom Åsane sentrum og C-tomten, ref. Strategisk planprogram for Åsane.
- Plass til trær ved holdeplasser
- Viser til KPA angående gjenåpning av Dalaelven, anbefaler brokonstruksjoner over åpent elveløp
- Størrelse på terminal vs. størrelse på torg o_TO1 og o_TO2
- Størrelse BS1, gangforbindelser ved terminal

- Gang- og sykkeltraseer ved Nyborg
- Torgformål Langarinden

Veg, gater og trafiksikkerhet

- Offentlig versus privat vegareal
- Målsetting av bredder og kurvatur
Krav om offentlig snumulighet
- Gangveger, o_SGG
- Reguleringsformål Annen veggrunn grønt, SVG
- Reguleringsformål fortau, SF
- Bestemmelse om plassering av KL-master
- Tilrettelegging for trafiksikker drift

Til plankart og bestemmelser

Merknader til løsninger og bestemmelser

Fagetatens kommentar:

Detaljerte innspill fra Bymiljøetaten følges opp i prosjekterings- og byggefasen.

Delvis tatt til følge.

Natur

Valg av vegetasjon og detaljløsninger langs kantene på vassdragene jobbes videre med i prosjekteringsfasen. Hele C-tomten kan brukes til midlertidig rigg- og anleggsområde. Nordre dele av C-tomten reguleres til grøntstruktur. Søndre del skal tilbakeføres til gjeldene arealformål, som er generell byfortettingssone i KPA2018, og bruk må avklares i annet planarbeid.

Byrom

Bybaneprojektet har lagt til rette or tverrforbindelse mellom Åsane senter og C-tomten ved å regulere tilpassede løsninger for sykkelvei og gangforbindelser i Åsane sentrum, og ved å tilpasse sykkelvei med fortau langs C-tomten. Etter offentlig ettersyn er kulverten under Åsamyrane endret til plankryssing (kunngjort som begrenset høring), noe som bedrer muligheten for tverrforbindelsen.

Det er plass til trær ved holdeplassene, se illustrasjonsplan.

Åsane terminal skal håndtere vekst i kollektivtrafikken og det er vurdert en rekke ulike løsninger for området. Løsningen for terminal, torg, gangforbindelser og området rundt er vurdert som den beste i en helhetlig vurdering. Det er et ønske om å åpne bekkeløp og de positive funksjonene som følger med. Dette er fulgt opp andre steder i Bybaneprojektet. Det er imidlertid krevende å få til en løsning med åpen elv i et sentralt byområde med høye forventninger til infrastrukturen. Det er satt krav til detaljregulering av BS1 og eventuelle utvidelser av torgareal, park og supplering av gangforbindelser langs Dalaelva kan vurderes i fremtidig detaljplan.

Holdeplassområdet på Nyborg utgjør kjernen i et nytt sentrumsområde og det er lagt til rette for fremtidig byutvikling tett på holdeplass. Det er tilrettelagt for et tett gangnett og gjennomgående Bybane og sykkeltrasé i området. Det er tatt hensyn til naturområdene langs Liavatnet og elveløpet. Områdeplan for Nyborg vil vurdere utbyggingen videre. O_SGG17 er endret til turvei.

O_SH er arealformål for plattform for Bybane eller buss. Oppholdsareal i nærheten er regulert til torg. Utforming må avklares i prosjekteringsfasen.

Veg, gater og trafiksikkerhet

- Merknader om veieierskap og formål har vært vurdert etter offentlig ettersyn. Det har vært gjort enkelte endringer. Enkelte veger (kjøreveg, gangveg) har fått endret eierskap til 2.gangs behandling.
- Enkelte gangtraséer er endret etter planforslaget har vært på høring. Fra fortau til gangvei og fra gangvei til turvei.
- Planforslaget tar generelt ikke stilling til dekke på gangtraséer, men med enkelte unntak der det har vært behov for presisering. Dette gjelder spesielt gangforbindelser tilknyttet turområdet rundt Liavatnet der planen legger opp til å i størst mulig grad beholde dagens turveg rundt vannet med et «tur-preg» og ikke for eksempel asfaltere denne.
- Det er kun enkelte av samferdselsarealene som er målsatt: Det er allerede mye informasjon i plankartet, og fagetaten har vurdert det til at målsetting i plankartet vil gjøre kartet mindre lesbart, og har derfor ikke tatt denne merkningen til følge. Informasjon om mål på de ulike anleggene har vært tilgjengelig for Bymiljøetaten.
- Vegløsningene har vært vurdert for sideareal, tilkomst og snumulighet for ulike typer kjøretøy.
- Det er satt krav til at det skal utarbeides detaljerte tekniske planer for alle samferdselsanlegg. Disse vil også inneholde plassering av KL-master.

Reguleringsplanen inneholder en viss fleksibilitet som åpner for videre optimalisering av løsningene. Enkelte av Bymiljøetaten sine innspill må følges opp videre i prosjektering- og byggefasen.

Bergen vann, Bergen kommune

DS4-66, 21.12.2022

Merknad:

Avsender har deltatt i planlegging av Bybanen før offentlig ettersyn av reguleringsplanen. Noen merknader som ble gitt skriftlig i februar 2022 er ikke fulgt opp i planforslaget. Disse må det tas hensyn til da det gjelder avvik fra VA-norm, kommunedelplan for overvann, plan- og bygningsloven eller annet. Tidligere innspill må gjennomgås i tillegg til det som blir tatt opp i denne uttalelsen.

Bergen vann ber om et møte etter høringsfristen for å gå gjennom merknader.

1. Det forutsettes at det er satt av tilstrekkelig areal til å gjennomføre planlagte tiltak i planen, også med tanke på nødvendig areal utenfor planområdet.
2. Kommentarer til VA-rammeplan med infrastrukturplan
 - a. Denne planen er en del av reguleringsplanen og skal følges. Dette må presiseres under punkt 1.1 i VA-rammeplanen.
 - Tiltakene i VA-rammeplanen er faglig vurdert og konsekvensvurdert så langt det er mulig, og endringer må avklares med berørte parter og Bergen vann. Dersom det blir gjennomført tiltak som ikke er medtatt i denne planen, vil tiltakshaver ha ansvar for koordinering og endring i sin helhet.
 - I VA-rammeplanen må det stilles krav om at ved detaljprosjektering skal tegninger for riggområder også vise eksisterende infrastruktur. Planlagte tiltak skal godkjennes av VA-etaten. Det skal gjennom hele anleggstiden være adkomst til VA-systemer som er i drift.
 - Eventuelle behov for midlertidig vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering i anleggsfasen, må tas med senest i detaljplan.

- b. Avsender har bedt om en opplisting av alle konfliktpunkter for infrastruktur og beskrivelse av løsninger. Dette må senest utarbeides ved detaljprosjektering.
 - c. Det bør sendes ut generell informasjon til alle eiere av infrastruktur om at ved vurdering av tiltak i eller nært Bybanens planområde bør dette meldes til alle for å sikre avklaring av eventuelt samarbeid og helhetlig planlegging. Dette gjelder også ved endringer av tiltak som inngår i bybaneprojektet.
 - d. Reguleringsplanen må ivareta, hensynta og samordne Bergen vanns ledningsfornyelsesplan, hovedplan for vann og avløp og vannmiljø samt eventuelle «graveklubben-prosjekter».
 - e. Det skal søkes dispensasjon for tiltak som ikke følger VA-norm.
 - f. Der det er krav om tinglyst erklæring for VA-anlegg over annen eiendom, skal kopi av uttale følge søknad om uttalelse til rammetillatelse.
 - g. Flere steder i VA-rammeplanen er løsninger og traseer omtalt som forslag. Det må spesifiseres at planen viser planlagt fremtidig trasé. Det forutsettes at dette kan omtales på samme vis for DS4 som for delstrekningene 1 2 og 3.
 - h. Løsninger vist i VA-rammeplanen er gjennomførbare og koordinert med tilstøtende fag.
 - i. Det må tas med en formulering om at ansvar for prosjektering og omlegging av eksisterende private anlegg hviler på og bekostes av tiltakshaver.
 - j. VA-rammeplanens formulering i punkt 3.1.3 om ikke å slippe økte overvannsmengder inn på offentlig avløpsnett, må være entydig, uten innledning om at dette i utgangspunktet ikke er tillatt. Her må det også henvises til kommunedelplan for overvann.
 - k. Bergen vann ønsker å delta i videre planprosess om påkobling til eksisterende VA-tunnel ved Liavatnet, noe som er omtalt i kapittel 3.9.
 - l. VA-anlegg i ny trasé langs planlagt gang- og sykkelvei må kunne utføres før etablering av bybanesporet ved Liavatnet nord og Nordre Langarinden, steder som er omtalt i kapitlene 3.10 og 3.11.
3. Kommentarer til risiko og sårbarhetsanalyse gjelder andre delstrekninger enn DS4
 4. Til teknisk forprosjekt er det kommentert at det må vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan som et selvstendig dokument.
 5. Kommentar til illustrasjonsplanen er at trær ikke må ha rotsystem som i fremtiden kommer i konflikt med VA-systemene.
 6. Til plankartene er det kommentert at det forutsettes at nødvendig areal er sikret for å gjennomføre planlagte tiltak som inngår i en helhetlig system for vann, avløp, overvann og flomveier, og også til eventuelle midlertidige systemer.
 7. Til planbeskrivelsen er dette kommentert.
 - a. Under innhold, på side 5, må det vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan
 - b. Under 6.9 Teknisk infrastruktur må det stå at VA-rammeplan med infrastrukturplan skal følges.
 8. Kommentarer til reguleringsbestemmelsene
 - a. I § 2.1.4 *Overvannshåndtering* må det også henvises til VA-norm
 - b. I § 7 *Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene* må VA-rammeplan med infrastrukturplan tas med.
 9. Henvisning til konkrete VA-tiltak som må innarbeides i bybaneplanen:
 - a. Ved utskifting av VA-ledninger til større dimensjoner ved Coop Extra ved Liamyrane på gnr. 191 bnr. 74, må det vurderes om ledningstrasé skal tas med som hensynssone eller innarbeides i kart for grunnerverv BT5-W-40004.
 - b. Mellom Flaktveitvegen og Nordre Langarinden, på gnr. 203 bnr. 63 er det planlagt en ny spillvannsledning. Ledningstraseen er ikke med i kart for grunnerverv BT5-W-40004.

- Dersom det ikke skal gjennomføres permanent erverv her, er det behov for en tinglyst grunneieravtale. Reguleringsbestemmelsene bør sikre etablering av denne ledningen.
- c. Ved Vågsbotn er nytt VA-anlegg planlagt øst for dagens rundkjøring, delvis utenfor plangrensen. Dette må reguleres som hensynssone i reguleringsplanen for Bybanen og i plan for ny vei i området.
 - d. To ledningstraseer ved Vågsbotn, øst for dagens rundkjøring og vest for planlagt vognhall, må tas med på tegning for grunnerverv BT5-W-40005.
 - e. I forprosjektet «Avløp Åsane nord» er én av flere aktuelle traseer for ny spillvannsledning lagt i området rett øst for dagens rundkjøring i Vågsbotn. Det er ønskelig at denne ledningstraseen tas med som alternativ 3 i VA-rammeplan med infrastrukturplan for DS4.
 - f. Langs Åsamyrane helt i nord, der denne går parallelt med E39 Åsaneveien, ligger høyspentkabler over eksisterende VA-systemer. Disse kablene må flyttes når VA-anlegget skal fornyes. Det er en forutsetning av de ulike anleggene må kunne etableres uavhengig av hverandre. Forprosjekt «Avløp Åsane nord» er under utarbeidelse og det er et mål i løpet av 2023 å starte detaljprosjektering av nytt avløpsanlegg i dette området. Trolig blir nye VA-anlegg anlagt før Bybanen. Det forutsettes at anlegg kan etableres i henhold til bybaneplanen og at disse ikke vil bli krevd flyttet senere. Plan og utførelse av tiltakene må koordineres med alle aktører.

Fagetatens kommentar:

Delvis tatt til følge. Det er holdt flere møter med Bergen Vann etter høringen for å følge opp deres innspill. Det er gjort enkelte justeringer.

Flere av innspillene må følges opp i prosjekterings- og byggefase.

Reguleringsplanen setter av areal. Teknisk forprosjekt og VA-rammeplan beskriver en mulig løsning å gjennomføre de ulike delene av anlegget på, men reguleringsplanen inneholder fleksibilitet som kan brukes til å justere løsninger eller bygge på en annen måte enn den som vises i teknisk forprosjekt dersom man finner det formålstjenlig innenfor rammene til reguleringsplanen.

Bergen brannvesen, Bergen kommune

DS4-67, 21.12.022

Merknad:

Bergen brannvesen uttaler seg herved om forhold som kan ha påvirkning på rednings- og slukkeinnsatsen.

Det forutsettes at planområdet tilrettelegges for brannvesenets kjøretøy, samt tilstrekkelig slokkevannskapitet. Det vises til veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper». Se også vedlagt dokument «Veiledning – Tilrettelegging for brann- og redningsmannskap i jernbane- og banetunneler».

Utrykningsveier for stasjonen i Sandviksveien 2 må ikke forringes. Brannvesenets tilkomst til eksisterende og nye bygninger må til enhver tid være tilfredsstillende både under bygging og drift.

Før oppstart av tunneldriving må det avklares og informeres om redningsorganisering for tunneler, som beskrevet i §27-26 i «Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav». Forventinger til brannvesenets innsats må avklares tidlig, det samme gjelder informasjon om materiell som benyttes ved driving av tunnel (batteridrevne anleggsmaskiner, lademetoder eller andre energikilder).

Fagetatens kommentar:

Tilkomst til eksisterende bygg og fremkommelighet for brannbiler sikres i anleggsfasen. Nødetatene varsles ved vegarbeid.

Bybanen utbygging / byggherre gjør rede for koordinering med Brannvesenet om redningsorganisasjon før oppstart av bergarbeider.

Innsatsareal ved tunnelmunninger og underjordisk holdeplass er sikret i reguleringsplanen. Kapasitet for slokkevann er ivaretatt.

Merknad følges saken videre i prosjekterings- og byggefaser.

Klimaetaten, Bergen kommune

DS4-68, 20.12.2022

Merknad:

Bybanen vurderes som et av Bergens viktigste byutviklingsgrep og klimatiltak. Positiv til en helhetlig utvikling av Bybanen til flere bydeler. På grunn av klima- og naturkrisene er det spesielt viktig at man i planlegging og utbygging av Bybanen leter etter gode løsninger for å ta vare på karbonlagrende natur og matjord, samt som gir best passasjergrunnlag og reduksjon i privatbilismen.

Forslaget til trasé for byggetrinn 5 virker å være lagt slik at den i relativt liten grad påvirker verdier for klima og naturmangfold, tatt prosjektets størrelse i betraktning. Det ønskes likevel å påpeke noen punkter:

- Stedfestet informasjon om naturverdier etterlyses. Savner informasjon om hvor vidt byggetrinn 5 er konsekvensutredet etter forskrift om konsekvensutredninger, hvis den er det burde det vært lett tilgjengelig for høringspartene. § 10.3 i KPA slår også fast at «Konsekvenser for naturmangfold og blågrønne strukturer skal vurderes i alle plan- og byggesaker».
- Kunnskap fra kartlegging av naturtyper (jf. Kriterier i Meld.St. 14 2015-2016, Natur for livet) utført i delstrekning 3 og 4 i 2022 bør legges til grunn for videre arbeid med trasé. Resultat fra Klimasatsprosjektet «Kartlegging av naturtyper, myr og vegetasjon i BT5» burde vært tilgjengelig som kunnskapsgrunnlag i høringen og må vektlegges i videre arbeid.
- Det er planlagt å bygge ned areal registrert som fulldyrket jord og myr i AR5 (o_SSA). Arealet er viktig for matsikkerheten til Bergen, er et viktig karbonlager og o_SSA overlapper med areal som regnes som aktsomhetsområder for flom. Klimaetaten mener det er uheldig å bygge bybanestopp på slike areal. Ber derfor Vestland fylkeskommune om å lete etter annet mer egnet areal for o_SSA og fortrinnsvis legge dette på allerede nedbygd areal.
- Det forventes at overvannshåndteringen i størst mulig grad løses ved bruk av åpne, naturbaserte løsninger og at det begrunnes dersom dette er valgt bort, jf. Statlige planretningslinjer.
- Klimaetaten bidrar gjerne i det videre arbeidet med planlegging av Bybanen.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Holdeplass i Vågsbotn er en del av trasévedtak gjort i 2013. Alternative holdeplasser er ikke tema i reguleringsplanen. I Vågsbotn planlegges et stort veganlegg som del av planer for Ringveg øst. Disse arbeidene er koordinert.

Tema flom er vurdert i reguleringsplanarbeidet. Fra planbeskrivelsen: «*Det er utført to flomvurderinger der bybanen berører [Midtbygdavassdraget]; for vogndepot i Vågsbotn og for Dalelva ved Nyborg til Åsane terminal. Flomvurderingene har gitt premisser for utforming og prosjektering av Bybanen med tilhørende infrastruktur. For detaljer vises det til teknisk forprosjektrapport.*» I Vågsbotn er bybanen hevet en til to meter over eksisterende terreng av hensyn til fare for flom.

Byantikvaren, Bergen kommune

DS4-69, 21.12.2022

Merknad:

Bybaneplanen forutsetter store endringer i Åsane og medfører rivning av flere bygninger. På Forvasshaugen må et helt boligområde rives. For kulturmiljøet ved Vågsbotn vil planen ha negative konsekvenser. Dette området står foran omfattende endringer fra utbygging av E16 og E39. Det er gjort positive grep for å fremheve kanalen mellom Forvatnet og Liavatnet.

Det bør arbeides videre med avbøtende tiltak. Historiske elementer bør fremheves i sammenheng med kanalen mellom Forvatnet og Liavatnet. Bestemmelsene bør bearbeides for å sikre kulturmiljøverdiene og for å gi en forutsigbar prosess for byggeplanfasen.

1. Den trondhjemske postvei inngår i en hensynssone for historiske veifar i KPA. Planforslaget berører denne sonen der sykkelvei reguleres i kulvert under Åsamyrane ved krysset med Litleåsvegen. Dette kan ha konsekvenser for eventuelle rester etter Håbrua, en gammel steinbro på stedet. Det blir bedt om at dette undersøkes i videre prosess og at eventuelle rester av broen søkes utnyttet som historiefortellende elementer.
2. Tett på Åsamyrane, ved Stamskaret, ligger et krigsminne i form av et tunnelanlegg. Dette er vist med en hensynssone og har en bestemmelse om at tiltak ikke må skade minnet. Kulturminne-ID er oppgitt, men det mangler henvisning til Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.
3. På Forvasshaugen går et helt boligmiljø med eneboliger og hager tapt, som følge av bybanetraseen. Fem bygninger må rives og spesielt Forvasshaugen 19, fra mellom 1930 og 1940, har antikvarisk verdi. Atriumshusene i det samme området blir ikke revet, men vil påvirkes visuelt av nærheten til banen.
4. Det er positivt at kanalen mellom Forvatnet og Liavatnet blir fremhevet slik planen legger opp til. Dreneringskanalene er en del av området historie og utviklingen fra myr til jordbruks- og næringsområde. Det blir bedt om at eventuelle opprinnelige steinkonstruksjoner blir bevart og gjerne utnyttet som historiefortellende innslag i anlegget.
5. Ved Nordre Langarinden 5, på gnr. 203 bnr. 254, må et krigsminne rives som følge av bybaneplanen. Dette gjelder én av tre brakker som i tidlig etterkrigstid var en del av et lokalsenter ved Kyrkjekrinsen. Brakkene anses å ha stor kulturminneverdi. Ved å rive den ene reduseres den historiske lesbarheten til bygningsmiljøet. Resten av dette miljøet avgrenses i større grad fra omgivelsene når det blir liggende mellom ny banetrasé og utvidet veiareal i Åsamyrane.
6. Tiltakene i bybaneplanen vil ha store negative konsekvenser for kulturlandskapet i Vågsbotn. Den planlagte utbyggingen vil også påvirke historiske gårdstun og lemstover. Et historisk veifar går også gjennom området. Traseen er i KPA vist som hensynssone.
7. Ved E16 helt øst i planområdet, på gnr. 203, bnr. 3, ligger ruinene etter en steinløe, istandsatt som et miljøskapende element. Denne er omtalt eller ivaretatt i planen, men må tegnes inn som bebyggelse som inngår i planen.

Fagetatens kommentar:

Delvis tatt til følge. Byantikvaren har vært involvert i planprosessen.

(Punkt 1) Hensynsone H570 for den Trondhjemske postveien er lagt til i reguleringsplanforslaget i Åsane. Kulvert under Åsamyrane ved Litleåsvegen for gående og syklende er erstattet av en signalregulert kryssing i plan.

(Punkt 2) Henvisning til Askeladden er lagt til i planbestemmelse §5.3.1.

(Punkt 7) Plangrense ved steinløen er justert etter offentlig høring og grensen for de ulike formålene noe justert. Veganlegg og medfølgende midlertidig bygge- og anleggsområde er endret slik at det går klar av steinløen. Steinløen er nå fullt og helt utenfor plangrensen. Ruinene på gnr. 203 bnr. 3 er ikke omtalt i planen.

Byarkitekten, Bergen kommune

DS4-70, 21.12.2022

Merknad:

Merknaden er delt inn i to deler, en generell del som gjelder alle delstrekninger (se fellesdokument), og innspill til planbestemmelser (følger under). Del to har innspill til den aktuelle delstrekningen.

Byarkitekten stiller gjerne til arbeidsmøter i forbindelse med justering av planforslaget.

Del 1 – innspill til planbestemmelser:

Depot § 4.2.12.4 «Dersom det bygges depotbygg innenfor felt o_STB1 skal bygget fungere som skjerm mot veitrafikkstøy fra E39, samt ha en attraktiv og åpen fasade mot kollektivterminal». Bør suppleres med «Det skal særlig legges vekt på den arkitektoniske utformingen av fasaden langs plattformen. Bygget skal utformes slik at det lange bygningsvolumet brytes ned ved å skape variasjon og dybde i fasaden, samt en variert gesims»

§4.2.12. bør suppleres med en paragraf eller en setning som omhandler depot i Åsane uansett hvilket alternativ som velges: «Takflaten bør utnyttes enten som grønne tak eller til solcellepaneler».

Holdeplass Åsane terminal – Stamskaret

Mener det er viktig å skape gode oppholdssteder ved terminalen og at planlagt løsning ikke i stor nok grad legger opp til dette. Terminalens rigide utforming legger føringer for strukturer som byrom og ganglinjer, og oppholdssoner er lagt til restarealer. Det anbefales å se på en omforming basert på bedre stedstilpasning, med utgangspunkt i de blågrønne kvalitetene. Det er en tro på at et tilgjengelig elveløp kan være et premiss for konseptet, og at en funksjonell trafikkløsning kan være forenlig med dette.

Innspill til justering av planforslaget: Enig med flytting av kjørerampene lenger sør for å muliggjøre en urbanisering av Hesthaugvegen og skape bedre kobling mellom Åsane sentrum og kollektivknutepunktet. Samtidig gir flytting store inngrep i landskapet og man bør derfor se på en optimalisering av traseen for å minske terrenginngrep og opprettholde vegetasjonsskjerm mellom boligområdet i sør og E39.

Det vises til eksempler fra snitt 200-2 og 200-3 og terminalens og byggeområdenes form som gjør at Dalaelven fortsatt blir liggende bortgjemt, som den er i dag. En byromsstruktur som kobler nord/sør slik at elven blir mer synlig savnes, dette kan også gi kvaliteter og en grønn gangakse til terminalområdet.

Det henvises til Strategisk planprogram for Åsane, Naturstrategien og KDP for overvann og hvordan Dalaelven med sine blågrønne kvaliteter bør innlemmes i hovedgrepet for kollektivknutepunktet. Det bør etableres en ganglinje med god bredde langs Dalaelven.

Bekymring rundt tomtene for byutvikling og hvordan det kan skapes gode byrom mot disse, mener det fort kan bli kjøpesenter og lite aktivitet på bakkeplan.

De offentlige torgene o_ST1 og o_ST2 fremstår som restarealer mellom infrastruktur og i større grad burde vært knyttet opp til fremtidige bygg med aktive fasader.

Mener at atkomstvei o_SKV03 bør avvikles for å gi mer plass til de gående og til grønne arealer. Foreslår at «kiss and ride», taxi og sykkelparkering kan ligge på andre siden av elven.

Er negativ til forslag om gangrampe fra Hesthaugvegen og ned i o_SGS100. mener den er unødvendig pga manglende reduksjon i ganglengde, og refererer til rampen i Fløen og den påvirkning på omgivelsene.

Det bør legges føringer i plan for utforming av depotbygg, dette bør omsøkes i en egen byggesak (se innspill til planbestemmelser). Ønsker at det undersøkes om det er mulig å gi plass til andre funksjoner som kontor, kiosk, venterom etc. for å skape en aktiv førsteetasje ved plattformen.

Man bør se på bedre terrengtilpasning langs Hesthaugvegen, redusere forstøtningsmurer og skape naturlige overganger eller terrassering mot eksisterende terreng.

Man bør søke svakt terrasserte nivåer og fall som bygger seg naturlig ned mot Dalaelven over en lengre strekning.

Holdeplass Åsane sentrum

Det mest urbane og sentrale stoppet på strekningen, med en kollektivgate som er godt løst.

Innspill til justering av planforslaget:

Det bør settes krav til en detaljert byggeplan for kollektivgaten under §2.9.1 for å sikre en helhetlig utforming. Det bør sikres kvalitetsdekke i bybanetraseen i gaten, frem til og med bybanestoppet, samt god overgang i dekke til Åsane torg.

Det bør være gress i sporet i svingen nord for bybanestoppet for å skape et sammenhengende grøntområde, samt mer grønt på torg o_ST3.

På grunn av bybanestoppets urbane situasjon og sentrale beliggenhet bør det henge godt sammen med fremtidige Åsane torg. Den grønne rabatten bør fjernes og arealet bør reguleres som torg, slik det er på østsiden av stoppet.

Holdeplass Nyborg

Godt løst, gode linjeføringer, mye grønt og gangveisystem som tilgjengeliggjør vannet.

Innspill til justering av planforslaget: Det bør sikres gress i bybanesporet mellom Langarinden og Nyborg for at traseen skal fremstå som en utvidet del av parken.

Ber om at det sees på om det kan sikres et bredere fortau/torg på nordsiden av plattformen, for å sikre aktive fasader og gi plass til opphold mot stoppet.

Holdeplass Langarinden

Holdeplassen er plassert i midten av torget og deler dette i to deler, i motsetning til den ensidige torgløsningen ved Nyborg holdeplass. Det nordlige torget er støyutsatt og lite attraktivt.

Holdeplassen bør få en bedre kobling mot fremtidig byromsstruktur for Nyborg og en visuell og funksjonell kobling mot Liavatnet (regner med at det ikke er Solheimsvannet, som i teksten).

Innspill til justering av planforslaget: Sykkelveien på sørsiden av torget skapet en barriere og unødvendig omvei. anbefaler at den legges på nordsiden av stoppet sammen med andre logistikkfunksjoner, slik at plassen mot sør blir mer fredelig og attraktiv.

Grønt felt mellom byutviklingsområdet i sør og torg o_ST6 bør reguleres som torg og føringer som sikrer aktive fasader mot torget etterspørres. Det gjelder også føringer for fremtidige koblinger mellom fremtidig bebyggelse og bybanestoppet.

Holdeplass Vågsbotn

Godt løst stopp, det bør sikres god utforming av depotbygg (se innspill i del 1). Terreng nordvest for holdeplassen bør bearbeides for å dempe inntrykket av den store støttemuren.

Fagetatens kommentar:

Delvis tatt til følge. Byarkitekten har vært involvert i planprosessen.

Åsane terminal

Fortau langs Daleelva ved Åsane terminal (SF13) er 2,5 meter bredt, og vurdert som tilstrekkelig i denne planen. Eventuell utvidelse går på bekostning av sentrumsformål BS2.

Denne reguleringsplanen regulerer enkelte områder til sentrumsformål med krav om detaljregulering. Dette er areal der reguleringsplanen legger opp til at bygg må rives. Det er i detaljreguleringen at volum, form, funksjoner m.m. på arealene må fastsettes. Denne reguleringsplanen stiller i bestemmelsene krav til at områdene ved Åsane terminal skal planlegges i sammenheng, samt stiller krav til at det innenfor arealene skal settes av areal til allmenne tilgjengelige utendørs gangforbindelser.

Gangrampe fra Åsane terminal opp til Hesthaugbroen gir en god snarveg for gående mellom terminalområdet og østsiden av E39, og treffer gangkryssingen ved rampen til Åsane senter. Ganglengden til terminalen for de som kommer gående over Hesthaugbroen kuttes reduseres med ca 50 meter, sammenlignet med å måtte gå via bussavkjørselen lengre vest i Hesthaugvegen. Reguleringsplanen stiller ikke krav til utforming av denne, og dette må avklares i detaljering/prosjektering.

Åsane sentrum

Grøntrabatt forbi holdeplassen på vestsiden er fjernet for å gi bedre kobling mellom bybaneholdeplassen og torg foran Åsane kirke.

Det er satt krav til kvalitetsdekke i sporet i Åsane sentrum, og gress i spor ved Åsane terminal og under Hesthaugvegen. Se kapittel 6.2.4 i planbeskrivelsen og planbestemmelsene §2.8.2 og §6.1.2.2.b.

BKK AS

DS4-83, Dato: 20.11.2023

Merknad:

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

BKK Nett sine merknader til oppstartsvarselet er i stor grad ivaretatt i teknisk forprosjekt som er utarbeidet for 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.

Ønsker å varsles tidlig før nødvendig omlegging av høyspent luftledning.

Fagetatens kommentar:

Merknaden er tatt til følge. Planforslaget sikrer nødvendig areal for omlegginger og oppgraderinger innenfor planområdet. Alle kabeletatene involveres i prosjekterings- og byggefasen.

NVE

DS4-35, Dato: 08.12.2022

Merknad:

NVE viser til sin kartbaserte veileder for reguleringsplan som leder en gjennom alle deres fagområder og gir verktøy og innspill til hvordan deres tema skal tas hensyn til i reguleringsplanen. Dersom man ikke alt har gått gjennom veilederen råder vi dere til å gjøre det, og vurdere om våre saksområder er tatt hensyn til i planen. Dere må vurdere om planen tar hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVE veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dere kan også bruke våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og rettleiinga lagt opp etter plannivå. På NVE sine nettsider finn de koplinger til veiledere og verktøy. Det ligg også mye arealinformasjon på NVE sine kartløsninger.

Fagetatens kommentar:

Merknad fra NVE er tatt til følge. Vurderingene angående skredfare, flom og flomveier er omtalt og ivaretatt i planforslaget. Det vises til teknisk forprosjekt for detaljer.

Oppsummering – Merknader

Ørjan Øijord

DS4-26, 08.11.2022

Merknad:

Påpeker at planlagte høyhus på Nyborg ikke er med på tegninger og video. Er opptatt av hva disse høyhusene og andre bygg gjør med utsikt og solforhold.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

Byutvikling på Nyborg håndteres i annet planarbeid, og reguleres ikke som del av Bybaneprojektet. Naboer blir varslet i forbindelse med områdereguleringsplan for Nyborg og kan komme med innspillet til dette arbeidet. Videoen som viser trasé for Bybanen og sykkelrute er kun ment å illustrere det som foreslås i reguleringsplan for Bybanen, og forholder seg til dagens bebyggelse på Nyborg.

LUKS – Leverandørens utviklings- og kompetansesenter

DS4-32, 05.12.2022

Merknad:

Felles innspill til hele bybaneprojektet er oppsummert og kommentert under fellesdelen.

Påpeker viktigheten av vareleveranser til næringsvirksomheter og andre og at det må sikres tilkomst for varelevering både i byggefasen og etter Bybanen er etablert. Det pekes på områder som kollektivgaten i Åsane sentrum og Liavatnet/Liamyrane.

Det minnes om en rekke behov for å sikre en god varelevering som også ivaretar sjåførens arbeidsmiljø: Nødvendig vegbredde er 3,5 m for enveistrafikk og 7 m for toveis trafikk. Vareleveringslommer må etableres innenfor sykkelfelt for å ikke skape farlige situasjoner mellom sykkel og vareleveranse. Varetransportør har behov for en lasteplass på 20x2,8 m per kvartal (ved næringsvirksomheter). IK-mat-forskriften og Arbeidstilsynets regler om avstander må følges. Bransjestandard for varelevering (BVL) og HMS-beskrivelsene for varetransport finnes på LUKS sine hjemmesider. Transportveier på kommunal grunn, fra biloppstillingsplass til næringsdrivendes varemottak, må være fri fra snø og is. Dette må hensyntas i planen.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Løsninger for varelevering til Åsane sentrum er tilpasset dagens situasjon, samtidig som det er forsøkt tilrettelagt for fremtidig situasjon. Det pågår arbeid med privat reguleringsplanforslag for Åsane sentrum som også vil legge nye føringer for vareleveringen til området.

I anleggsperioden må utbygger (Vestland fylkeskommune v/ Bybanen utbygging) flere steder måtte legge om tilkomster for besøkende/varelevering og kjøremønstre. Dette må håndteres for de ulike anleggsfasene.

I arbeidet med veiløsninger er tilkomst for drift, vedlikehold og renovasjon vurdert.

Hilde Rasmussen Nilsen

DS4-36, 12.12.2022

Merknad:

Viser til kommuneplanens arealdel og strategisk planprogram for Åsane og påpeker at det er svært viktig å få Bybaneprojektet gjennomført som en forutsetning for Åsane bydels videre utvikling, så raskt som mulig. Mener man bør planlegge for å kunne starte bybanebyggingen fra nord, som et minimum må hovedsykkelruten på delstrekning 4 bygges uten at man venter på Bybanen fra sentrum. Mener også at Bybanen må gå helt til Vågsbotn, og at det er for lite ambisiøst med en endestopp i Åsane sentrum. Hensynet til bruk av arealer og støy for nærliggende boliger tilsier at depotet ikke blir lagt ved Åsane terminal. Behov for tverrgående busstilbud og innfartsparkering til bil, sykkel og elsparkesykkel fremheves. Viser til fagnotatet og hensynet til boligområdene rundt Åsane terminal. Støyskjerming mot E39 (inkludert nye ramper), samt mot Åsane terminal, er svært viktig for Nedre Ulsetskogen Huseierlag da noe av skogen som i dag skjermes Nedre Ulsetsskogen fjernes pga nytt vegsystem. Viktig med sikring og eventuell ny sti fra Nedre Ulsetskogen til Åsane terminal.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Reguleringsplanforslaget beskriver hvordan etappevis utbygging *kan* skje, men hvorvidt Bybanen til Åsane bygges i én eller flere etapper er ikke tema i reguleringsplanen.

Reguleringsplanforslaget viser støyskjerm sør for nye E39-ramper i plankartet.

Reguleringsplanforslaget viser fotgjengerovergang rett vest for ny rundkjøring øst for Åsane terminal, med trapp opp mot Ulsetskogen. Denne er ment å gi kort gangforbindelse mellom boligområde og terminal, og erstatte dagens snarveg gjennom skogen. Trappen er vist i plankartet med ett bestemmelsesområde (#28) der det skal etableres trapp (planbestemmelse §6.1.1.14).

Liamyrane 3 AS, ved A/STAB

DS4-37 (1) og DS4-37 (2) og DS4-39 (1) og DS4-39 (2), 12.12.2022, to like dokumenter sendt inn

Merknad:

A/STAB sender inn innspill på vegne av Liamyrane 3 AS, grunneier av gnr. 207, bnr. 84 og 169, hvor Bertel O. Steen har lokaler og tilhørende bilverksted.

Grunnerverv

1. Avsender har tidligere gjort kommunen oppmerksom på at kart for eiendomsserverv er misvisende. Tegningen BT5-W-40003 viser et stort areal avsatt til permanent erverv mens dette egentlig skal være midlertidig erverv. Det aktuelle arealet er i plankartet regulert til sentrumsformål med bebyggelse som forutsettes fjernet, men er uten markering for midlertidig bygge- og anleggsområde. Det er avtalt at dette skal rettes opp til annengangs behandling.

Veiareal i vest

2. Planforslaget for Bybanen viser en ny adkomstvei sør for avsenders eiendom. Den gir veitilknytning til et fåtall eiendommer som ligger sør for banetraseen og som mister dagens adkomster fra Forvasshaugen i nord. Eier av Liamyrane 3 påpeker at det langs den nye

adkomstveien er lagt inn unødvendig brede sidearealer regulert til annen veigrunn grøntareal. Det er små høydeforskjeller i området og ikke nødvendig med areal til skråningsutslag. I et regulert sentrumsområde vil det være naturlig å skille vei og sideareal med kantstein fremfor grøfter. Adkomstveien bør forskyves mot naboeiendommen i vest og sidearealet reduseres til et minimum. Dette kan gi et vesentlig mindre eiendomsinngrep i Liamyrane 3.

Fagetatens kommentar:

Tatt til følge.

Grunnerverv: Type erverv av tomten er endret for del av tomten satt av til sentrumsformål BS3. Reguleringsplanforslaget foreslår dette arealet som midlertidig erverv som rigg- og anleggsområde. Plankartet er endret og viser midlertidig erverv. Merk at W-tegning ikke er endret: denne viser fortsatt permanent erverv (W-tegningen viser altså feil). Plankartet er juridisk bindende, W-tegningen er det ikke.

Veiareal i vest: Veien er justert noe. Sideareal er gjort smalere. Nøyaktig løsning og bredde på dette kan justeres noe også i prosjekterings- og byggefase. Geometri på vegen er justert noe: rettet ut og med krappere sving i nord. Eiendom i vest (Åsatun) ligger på annet høydenivå og har inngangsdører og rømningsvei på «baksiden» av bygget som også gir føringer for utforming av vegen (se egen merknad fra Åsatun / Åsane Ungdomslag).

Hesthaugen Selegrend Borettslag

DS4-44, 12.12.2022

Merknad:

Viser til planforslaget og kommunens problemstillinger der som gjelder anleggsfasen. Det nevnes at boliger i Selegrend vil oppleve negativ visuell og støymessig påvirkning fra anleggsarbeidet.

Borettslagets situasjon. Hesthaugen Selegrend Borettslag registrerer vedtaket om bybane til Åsane og er urolige for ulempene borettslaget kan bli utsatt for over lang tid, og at nærmiljøet kan få varige skader som følge av utbyggingen.

C-feltet. Viser til orienteringsmøter og kontakt med Eskild Bakke i Bergen kommune og er skeptiske til inntrykket de har av at C-feltet er tiltenkt for lagring av masser og sortering av stein mm. mtp. negative miljømessige, naturmessige og estetiske konsekvenser. Inngrep i myrområdet vil gi store klimagassutslipp, og forringe kvaliteten på et område regulert til natur og park. Borettslaget mener at de som nærmeste nabo til det potensielle anleggsområdet på C-tomten må hensyntas. I tillegg til natur- og miljømessige konsekvenser allerede nevnt, vil f.eks. et deponi for masseutskifting medføre trafikkstøy, støvforurensing, anleggstrafikk og anleggsbelysning. Ber om at ved en bruk som deponi må det primært skje i vestre del (mot motorveien), slik at den østre delen blir en buffer mot Selegrend.

Spørsmål til kommunen. Ber om svar på følgende spørsmål fra rette vedkommende planavdeling(er):

-Hvilke tiltak kan iverksettes for at områdets kvaliteter for mennesker og miljø ikke blir for belastende under utbyggingsperioden og ikke forringes når utbyggingen er ferdig?

Hvordan kan den nye utbyggingen tjene Hesthaugen Selegrend Borettslag?

Forventer konkrete svar på avbøtende tiltak mtp. støy, støv, luftkvalitet., lysforurensing, tidsrom for anleggsarbeid (morgen/kveld, hverdag/helg) og hvordan C-feltet kan skjermes med tanke på fremtidig utforming som naturområde/park. Konkluderer med at det forventes en gjennomtenkt

utbyggingsplan som hensyntar borettslagets bekymringer og spørsmål, samt ber om å bli orientert om løsninger som kommunen ser for seg mtp. faktorer som luftforurensing/støy, plassering av busstopp, plassering av gang- og sykkelstier mm.

Fagetatens kommentar:

I bybaneprojektet er det behov for ett eller flere større rigg- og anleggsområder som kan benyttes til overordnede anleggsfunksjoner for hele projektet. C-tomten er ett av få slik litt større områder langs traséen. Nøyaktig bruk av C-tomten til rigg- og anleggsfunksjoner vil avklares i senere faser av projektet. Dette gjelder også vurderinger knyttet til trafikk m.m. for anleggsområder.

Eventuelt anleggsarbeid på C-tomten vil følge gjeldende regelverk, som blant annet setter krav til hvor mye anleggsstøy som kan tillates på ulike tider av døgnet. Planbestemmelse §2.7.4: «For anleggsfasen vises det til følgende retningslinjer og standarder: T-1442 og M-2061 for støy, T-1520* for støv og NS 8141 for vibrasjoner og støt i byggverk. anbefalte grenseverdier skal følges i størst mulig grad. Ved overskridelser av anbefalte grenseverdier skal det varsles og gjennomføres avbøtende tiltak». Planbestemmelsene i reguleringsplanforslaget setter også krav til tiltak som skal gjøres før selve anleggsarbeidet starter og tiltak som skal sikres i anleggsfasen (kap. 7 Rekkefølgebestemmelser). Nødvendige tiltak må avklares videre før og under bygging (av utbygger Bybanen Utbygging).

I kommuneplanen (2018) er C-tomten avsatt til sentrumsformål, og i Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler (var på høring 2022) er deler av C-tomten satt av til utbygging og deler satt av til park. Eventuell fremtidig utbygging på C-tomten må avklares gjennom egne planprosesser der naboer vil bli varslet og kan komme med innspill.

Elin og Johan Tronstad

DS4-45, 18.12.2022

Merknad:

Viser til vedlagt utklipp av eiendommen Åsliå 77, gnr. 190 bnr. 45. Det er i plankartet lagt inn arealer til BA (bebyggelse og anlegg) og SVG (annen veggrunn – grøntareal) som berører nevnte eiendom med ca 4 m til SVG og 4 m til BA. Eiendommen anses som attraktiv for bygging av nye boliger/leiligheter, og det oppgis at det har vært kontakt med utbyggere som også har vært i kontakt med Bergen kommune angående dette. Det bes derfor om at reguleringsplanen bevarer eiendommens kvaliteter for utbygging best mulig. Minst mulig areal bør gå tapt, og omgivelsene bør tilrettelegges slik punktene under viser:

Begrense størrelsen på arealet som tas av eiendommen: Er det mulig å redusere bredden på SVG-arealet?

Fjerning av nåværende hekk, og mulig erstatning for denne: Nåværende hekk er godt etablert og vedlikeholdt og fungerer som en viktig fysisk skjerm mot Litleåsvegen. Pga trafikkstøy har ytterligere støyskjermingstiltak mot veien vært vurdert. Hekken må fjernes slik reguleringsplanen viser nå, og det er viktig med en erstatningsløsning som er tilfredsstillende mtp utseende og skjerming for støy og innsyn. Foreslår at noe av SVG-beltet langs eiendommen utformes slik at det skaper et fysisk skille mellom fortau og eiendom (voll, steinmur e.l.).

Skjerming i utbyggingsperioden: Påpeker at det vil være behov for skjermingstiltak i hele utbyggingsperioden for å hindre uønsket tilkomst av uvedkommende.

Ny nedgravd infrastruktur ifbm veien: Ber om at eventuell ny infrastruktur langs Litleåsvegen vil gi mulighet for ny påkobling av strøm, fiberkabel, avløp og vann fra eiendommen, og at det

dimensjoneres for flere boenheter. Avløpet vil få et betydelig bedre fall med påkobling i Litleåsvegen, og problemer med avløpsvann fra naboer kan motvirkes.

Ny utkjørsel i Litleåsvegen: Nåværende utkjørsel fra eiendommen er i den svært bratte private veien Åslia. Dette medfører at det nå kjøres på gang- og sykkelvegen langs Åsamyrane og videre på parkeringsplassen til Selegrend borettslag for å komme ut i Rollandslia. På grunn av hensynet til de mange gående og syklende som beveger seg langs dette strekket ønskes det en utkjørsel direkte ut i Litleåsvegen fra det nordlige hjørnet av eiendommen. Dette vil totalt sett gi en bedre sikkerhetsmessig løsning for omgivelsene, særlig med tanke på planene om bygging av flere boenheter på eiendommen.

Fagetatens kommentar:

SVG (annen veggrunn – grøntareal): Langs veganleggene reguleres grøfter. Dette er areal som blant annet kan ta opp høyder, håndtere overvann og avrenning m.m. Reguleringsplanforslaget regulerer så bred SVG som vurderes som nødvendig på dette tidspunktet, men planbestemmelsene åpner for justering etter visse vilkår dersom prosjekter- og byggefase viser at det er ønskelig (se planbestemmelsene §2.5.2).

Erstatte hekk: Utbygger (Bybanen Utbygging) pleier ikke å erstatte hekker og beplantning som fjernes.

Skjerming i utbyggingsperioden: Før byggearbeid starter vil utbygger ta kontakt med naboer og grunneiere. Tiltak for å hindre uønsket tilkomst fastsettes ikke i reguleringsplanen, og det anbefales å spille inn dette til utbygger før/når anleggsarbeid starter. Anleggsarbeid vil følge regelverk, som blant annet setter krav til hvor mye anleggsstøy som kan tillates på ulike tider av døgnet (§2.7.4. blant annet).

Ny nedgravd infrastruktur: Teknisk forprosjekt legger til grunn et overordnet grep for teknisk infrastruktur under bakken. Videre detaljering og prosjektering går mer detaljert inn i løsningene. Løsninger for påkoblinger og lignende blir detaljert videre før bygging.

Ny utkjørsel: Litleåsvegen er en kommunal veg med relativt mye trafikk. Det er generelt ønskelig å begrense antallet avkjørsler på denne type vei mest mulig av hensyn til trafiksikkerhet. Merknad er ikke tatt til følge.

Nils-Olav og Sissel Flagtvedt

DS4-47, 19.12.2022

Merknad:

Viser til innsigelse (merknad) av 06.09.2020 og til senere informasjonsmøte om delstrekning 4. Mener som eiere av Forvasshaugen 11B og Forvasshaugen 15 at en riving/fracflytting av eiendommene pga Bybanen ikke er en fornuftig eller bærekraftig løsning. En av de få grønne lungene i Nyborgområdet vil forsvinne, og et etablert boligområde vil bli rasert. Eierne mener at det tidligere trasévalget, der banen gikk på motsatt side av motorveien, var mindre inngripende for eksisterende bomiljø og for industri- og næringsbedrifter som også blir berørt. Innsigelse fastholdes.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Alle alternativer for å krysse E39 mellom Åsane sentrum og Nyborg har negative konsekvenser. Den anbefalte løsningen har negative konsekvenser på Forvasshaugen, spesielt ved at løsningen gir behov

for å rive flere boliger. Dette er beskrevet i planbeskrivelsen. Kryssing i bro nord for Forvatnet er utredet i egen tilleggsutredning (2020) og vedtatt i bystyret (27.01.2021, sak 5/21).

Scala Eiendom, v/Opus, Gullgruven

DS4-49, 19.12.2022

Merknad:

Opus Bergen AS kommer med merknader på vegne av Scala Eiendom AS (som forvalter av Gullgruven Senter AS). Merknaden gjelder gnr. 207 bnr. 83 og gnr. 207 og bnr. 148, handlesenteret Gullgruven.

Scala Eiendom AS er i hovedsak positive til planen og det planlagte bybanestoppet i nærheten av Gullgruven Senter.

Det vises til et kritisk punkt for senteret, og det er båndleggingen som det legges opp til ved innkjøring, parkering og varemottak. Det bes om at det i større grad legges opp til en planløsning som gir en velfungerende innkjørsel som ikke lager vanskelige forhold for varelevering til senteret.

Det er avgjørende for den videre driften av senteret at arealer brukt til innkjørsel og varelevering ikke båndlegges hverken i utbyggingsfasen eller i driftsfasen av Bybanen. Dagens parkering forutsettes også opprettholdt, både i midlertidig og permanent situasjon.

Ønsker et møte om videre medvirkning i forhold til dette.

Fagetatens kommentar:

Båndleggingen det vises til gjelder i stor grad midlertidig bebyggelse- og anleggsområde (BA), det vil si rigg-anleggsområde. I området skal Bybanen bygges med både holdeplass og bro over E39, noe som krever sitt anleggsområde. Planen legger også opp til ombygging av veganlegg på to av sidene av bygget: tilkomstvegen Forvasshaugen legges lengre sør som en del av ombygging fra rundkjøring til signalregulert kryss, og Åsamyrane utvides. Disse tiltakene krever anleggsområder for å kunne etableres.

Planbestemmelse §6.1.3.1 beskriver: «Områder innenfor bestemmelsesområde Midlertidig bygge- og anleggsområde, kombinert med arealformål BA, kan benyttes til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre bybaneanlegget / veganlegget, herunder midlertidige omkjøringsveger, anleggsområder, tiltak for støyskjerming, riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell, midlertidig massedeponering, maskiner og brakker. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes.»

At områder er regulert til midlertidig BA-område betyr ikke nødvendigvis at områdene må brukes og stenges av i hele anleggsfasen. Nøyaktig bruk av områdene i de ulike fasene må avklares videre i prosjektering. Tilkomst til senteret og varelevering sikres, selv om det kan bli omlegginger i perioder i anleggsarbeidet. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før arbeidet starter.

Åsane Ungdomslag

DS4-50 (1) og DS4-50 (2), 20.12.2022

Merknad:

Merknaden gjelder gnr. 207 bnr. 85 – Åsatun. Ber om at eksisterende grenser mot nordøst og nordvest i størst mulig grad opprettholdes.

Grense mot nordøst (Bertel O. Steen): Ønsker å opprettholde eksisterende grense som følger nordøst siden av huset pga fremtidig vedlikehold av utvendig fasade, samt tilkomst til to

nødutganger og én nød-/rullestolinnegang som kommer ut på østsiden. Inngang ligger under bakkenivå og grunnen kan ikke heves pga grunnvann/drenering.

Grense mot nordvest (dagens innkjørsel): Ønsker å opprettholde mest mulig av eksisterende grense på nordvestsiden av huset, da planforslaget slik det foreligger nå medfører et tap av ca 25 parkeringsplasser. Parkering er viktig for utleie av storsalen for å sikre tilkomst til alle aldersgrupper, samt plass til snumuligheter for større kjøretøy som kommer med utstyr. Foreslår at ny veg trekkes nordover som vist på skissen under (vist med rødt):



Fagetatens kommentar:

Tatt til følge.

Det vil være en høydeforskjell mellom Åsatun og vegen, slik det også i dag er en høydeforskjell mellom Åsatun og Bertel O. Steen. Lokalvegen bak Åsatun foreslås med en avstand fra bygget slik at inngang/rømning fortsatt skal være mulig.

Lokalvegen bak/rundt Åsatun er justert noe. Vegen er rettet ut, foreslått med noe krappere kurve og flyttet nærmere banetraséen over Forvasshaugen. Reguleringsplanforslaget gir fortsatt inngrep på Åsatun sitt uteområde, men dette er redusert fra forslaget som var på høring.

Knut Øvrebø

DS4-52, 20.12.2022

Merknad:

Deler av innspillet fra Knut Øvrebø er felles for hele prosjektet oppsummeres i felles-dokumentet.

Mener at etablering av en kollektivgate i Åsane sentrum kan øke faren for trafikkhendelser og innebære sterkt redusert hastighet på banen. Viser til Nesttun sentrum som et eksempel på en lite effektiv og trafikkfarlig strekning på linje 1.

Mener innfartsparkering ved endestoppet er et godt forslag. Viser til tidligere argumenter rundt banens effektivitet (Bryggen og Åsane sentrum) for at en innfartsparkering skal lykkes. Peger på at innfartsparkeringen må bygges dimensjonert for behovet, hvis ikke er det lite hensiktsmessig å legge et stopp i et tynt befolket område. Da gir det mer mening å ha endestoppet på Flaktveit.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Banetraséen i Åsane er en rettstrekning med god sikt, et lesbart trafikksystem og god trafiksikkerhet. Hastighet fastsettes ikke i reguleringsplanen. Tegning C-40101 angir forventet hastighet 30 km/t igjennom Åsane sentrum. I kurve nord for holdeplass i Åsane sentrum er forventet hastighet 20 km/t.

Reguleringsplanforslaget legger til rette for ca. 250 innfartsparkeringsplasser i Vågsbotn.

Rønningstad m.fl. gnr. 188 bnr. 39

DS4-53, 21.12.2022

Merknad:

Mener at planforslaget berører eiendommen gnr. 188 bnr. 39 i stor grad, og begrenser fremtidig disponering av denne. Eiendommen er foreslått som mulig depot i byggeperioden, med medfølgende riving av bygningene på tomten. Den langsiktige leieavtalen med Circle K Norge AS må avsluttes, noe som medfører bortfall av grunnlaget for inntekten på eiendommen. Driften av servicestasjonen må avvikles i sin helhet, noe som også kan medføre oppsigelse av de ansatte.

Ved et vedtak av dette planforslaget vil det komme krav om full kompensasjon for verdier av eksisterende bygninger på eiendommen, samt for fremtidig tap av inntekt. Det er også forventet at Circle K Norge også vil kreve kompensasjon for fremtidig tap av inntekt, både i resterende leieperiode og for fremtidige opsjoner på videre leieperioder.

Fagetatens kommentar:

Utvidelsen av Hesthaugvegen langs tomten gjør at bygget forutsettes revet.

I ulike perioder av anleggsfasen vil ulike terminalfunksjoner i området måtte midlertidig flyttes eller legges om. Blant annet kan tomten komme til å benyttes midlertidig til bussterminal (ikke depot) mens ny bussterminal etableres, slik Y-tegningene (vedlegg E1, del av Teknisk forprosjekt) viser.

Reguleringsplanen setter av areal. Avklaringer om grunnverv og kompensasjon blir tema i neste fase av prosjektet.

Åsamyrane 165 AS v/Opus

DS4-55, 21.12.2022

Merknad:

Opus Bergen AS kommer med merknader på vegne av Åsamyrane 165 AS, gnr. 189 bnr. 169.

Planforslaget viser at Bybanen vil krysse over denne eiendommen og berøre eksisterende bygningsmasse.

Åsamyrane 165 AS har hatt planer om å videreutvikle eiendommen i henhold til gjeldende plan og viser til veiledningsmøte 14.06.2021, ref.nr. 202114572/4 MGLL. Ønsket var å kunne ha en planprosess parallelt med Bybaneplanen, eventuelt se på andre muligheter for utvikling av tomten, rettet for formål som næring, handel og kontor. Man ble da av kommunen bedt om å vente til Åsane

sentrum og Nyborg var kommet lengre i sin utvikling. På grunn av fremtidig transformasjon i området er det flere næringsvirksomheter som kan legges til denne tomten.

I dag har Telenor omfattende virksomhet på eiendommen, og er et lokalt og regionalt knutepunkt når det gjelder bredbånd, fiber og mobiltjenester. I tillegg er det et relativt utbredt kabelnett til og fra tomten. Telenor har oppgitt at det er krevende å etablere denne infrastrukturen et annet sted i nærheten.

En flytting av Telenors virksomhet vil kreve lang forberedelsestid og gjennomføringstid, og må dermed foregå parallelt med etablering av Bybanen. Et grovt anslag av kostnadene for en relokalisering er 15-25 millioner kroner, i tillegg kommer utgifter til kjøp av ny tomt. Det forutsettes at dette dekkes gjennom en ekspropriasjon av eiendommen. Grunneier ønsker et tett samarbeid med Bybanen Utbygging for å optimalisere potensialet for eiendommen og for å sikre forståelsen av at det er kostnadmessige konsekvenser ved å legge Bybanen over en eiendom med samfunnskritisk infrastruktur. Midlertidige løsninger med og uten Telenor sine installasjoner på eiendommen må vurderes på grunn av usikkerheter rundt tidshorizonten for realisering av Bybanen. Dersom Bybanen ikke blir realisert, ønsker Åsamyrane 165 AS å utvikle eiendommens potensiale i henhold til målsettingen om byutvikling/sentrumsutvikling, Strategisk planforprogram for Åsane sentrale deler.

Fagetatens kommentar:

Tatt til orientering.

Reguleringsplanen setter av areal. Avklaringer om grunnerverv og kompensasjon blir tema i neste fase av prosjektet.

Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før anleggsarbeidet starter. Innspill om at grunneier må kontaktes tidlig i prosjekteringen følger prosjektet videre.

Nilsen, Litleåsvegen 7 og 9

DS4-56, 21.12.2022

Merknad:

1. Uttrykker bekymring for at planforslaget vil medføre at den ferdigregulerte tomten Litleåsvegen 9 blir vanskelig å bygge på/får svært redusert verdi.
2. Hvis planforslaget får konsekvenser for parkerings-/snuplassen på tomten (nr. 9) må det etableres en tilsvarende plass, dette gjelder også i byggefasen. En da ytterligere reduksjon av brukbart areal av tomten er svært negativt. Gjør oppmerksom på at Litleåsvegen 7 har veirett over Litleåsvegen 9 og at parkerings-/snuplassen blir brukt av nr 7.
3. Gjør oppmerksom på at det er en privat vann- og kloakkledning på tomten som eies av Åsli 71 og 73, samt Litleåsvegen 5, 7 og 9.

Ber om at merknader hensyntas og at det blir gjort minst mulig inngrep på eiendommen.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanen setter av areal. Avklaringer om grunnerverv og kompensasjon blir tema i neste fase av prosjektet.

Eventuell utvikling av tomt må håndteres gjennom egne bygge- og/eller planprosesser.

Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før arbeidet starter. Fagetaten oppfordrer innsender til å komme med sine innspill om terrengtilpasninger e.l. til utbygger når anleggsarbeidet skal starte. Den innsendte merknaden vil også følge planen videre.

Ny nedgravd infrastruktur: Teknisk forprosjekt legger til grunn et overordnet grep for teknisk infrastruktur under bakken. Videre detaljering og prosjektering går mer detaljert inn i løsningene. Løsninger for påkoblinger og lignende blir detaljert videre i senere faser før bygging.

Knut Arne Vedaa

DS4-57, 17.12.2022

Merknad:

Mener at det bør legges til rette for busstrasé gjennom Åsane sentrum og en bussholdeplass ved det nye sentrale torget, da Åsane sentrum fremstår som det viktigste målpunktet i bydelen og at lokalbusser bør gå direkte dit.

Fagetatens kommentar:

Gjennom Åsane sentrum foreslås en bilfri kollektivgate der Bybanen vil kjøre. Buss vil ikke kjøre i banetraséen, slik busser heller ikke i dag kjører direkte gjennom senterområdet mellom Åsane terminal og sentrum. Åsane terminal har en viktig regional funksjon og er et viktig byttepunkt, og vil fortsatt være det viktigste kollektivknutepunktet i Åsane. Sentrumsområdet, inkludert blant annet kulturhus, idrettsanlegg og skole, vil få bedre betjening med kollektivtrafikk i fremtiden med Bybanen enn det har i dag. Det vil fortsatt gå lokalbusser i Åsane.

Åsane hagesenter v/Kluge Advokatfirma AS

DS4-58, 21.12.2022

Merknad:

CMS Kluge advokatfirma AS representerer Åsane Hagesenter AS og Åsamyrane 90 Holding AS, som henholdsvis rettighetshaver til og hjemmelshaver av eiendommen Åsamyrane 90 (gnr. 189 bnr. 31) og Åsamyrane 88 (gnr. 189 bnr. 368).

Kommenterer at krav til konsekvensutredning ikke er oppfylt.

Utredning av alternativer og virkninger av planen knyttet til hovedsykkelruten gjennom, og utvidelsen av broen over Åsamyrane 90:

Hovedsykkelruten er planlagt over Åsamyrane 90 og sammen med utvidelsen av broen Hesthaugvegen mot sør, vil ikke Åsane Hageland, drevet av Åsane Hagesenter AS, kunne fortsette sin virksomhet med disse to inngrepene i eiendommen.

Det har i møte med Bergen kommune og Statens vegvesen blitt anmodet om utredning av alternative løsninger, uten at mer er foretatt.

Det vises til plandokumentenes omtale av relevante deler av hovedsykkelveien:

- Saksfremstillingen til byrådet, s. 46
- Fagnotatets punkt 5.3 s. 40
- Fagnotatets punkt 5.4 s. 41
- Fagnotatet s. 53

Med bakgrunn i de store konsekvensene som planforslaget får, etterlyses det en grundig redegjørelse for hvilke alternative løsninger som er vurdert, spesielt for Åsamyrane 88 og 90.

I planbeskrivelsens punkt 7.16 om konsekvenser for næringsdrivende er ikke Åsane hagesenter nevnt som en av de næringsdrivende som vil måtte avstå grunn eller få andre konsekvenser. Det stilles

spørsmål ved om Åsane hagesenter er uteglemt i planbeskrivelsen, eller om man ikke har innsett at konsekvensene av eiendomsbeslaget er nedleggelse av virksomheten.

Det påpekes at løsningen med hovedsykkelrute på østsiden av Åsamyrane (Fv.576) over innkjørselen til Åsamyrane 76-90 er trafiksikkerhetsmessig uforvarlig. Kombinasjonen av betydelig trafikk inn og ut til Fv. 576 og syklist i stor fart ned fra Stamskaret vil skape farlige situasjoner. Trasévalget over Stamskaret problematiseres, på grunn av bratthet, manglende sentral beliggenhet og en betydelig ulykkesrisiko.

Det er av grunneierne i området spilt inn et forslag om å forlenge kulverten mot sør, slik at den starter sør for avkjørselen og går under eiendommen. Det menes at dette vil løse både arealbeslag og trafikkrisiko i avkjørselen.

Det etterspørres spor etter hvilke vurderinger som er gjort og en begrunnelse for valgt løsning. Dette for at man skal ha mulighet til å kommentere og imøtegå forslaget, samt for å sikre at det er den nødvendige eller samfunnsmessige beste løsningen som er foreslått. I tillegg påpekes det som uheldig at dagens kulvert for gående under rundkjøringen fjernes, slik at gående ledes opp i trafikken på bakkeplan, og det savnes også en problematisering av dette i plandokumentene.

Utvidelsen av broen i Hesthaugvegen anses som unødvendig, og kommunal eiendom prioriteres på bekostning av privat eiendom. Det påpekes at et alternativ med utvidelse på nordsiden ikke er (synbart) utredet. Tap av areal til midlertidig og permanent erverv vil føre til at hagesenteret må stenge. Det stilles spørsmål ved at det er behov for en utvidelse av broen – og ved et eventuelt behov; hvorfor har man ikke i større grad tatt i bruk det offentlige arealet på nordsiden av broen. Åsamyrane Holding AS og Åsane Hagesenter AS etterspurte i møtet med Statens vegvesen, Bergen kommune og Bybanen Utvikling en utredning av dette, men har ikke mottatt noe. Det menes at mangelen på utredning av dette fremstår som svært vilkårlig og betenkelig, da offentlig areal skånes til fordel for en familiedrevet og miljøvennlig næringvirksomhet. Grønne strukturer er ellers fremhevet som viktige i planen, men her erstattes grøntareal og planter med asfalt og betong, uten å ha vurdert de berørte parters alternative innspill.

Konsekvensene av planforslaget – oppsummert

- Svært trafikkfarlig veikrysning etableres for syklist i høy fart
- Planlagt trasé for sykkelveg er uhensiktsmessig pga. stigningsforhold og «feil» side av E39
- Gående ledes opp i trafikken
- Åsane Hagesenter må nedlegges – ikke mulig å drive hagesenter uten hage
- Grønn «lunge» forsvinner – i et område som ellers fremstår som en trafikkmaskin

Alternative løsninger som ikke er beskrevet/utredet – oppsummert

- Sykkelveien flyttes til bybanetraseen og fortsetter nord for broen
- Eksisterende undergang ved hagesenteret bør videreføres
- Dersom sykkelvei kommer som foreslått bør den legges i tunnel sør for avkjørselen til næringsområdet
- Utvidelsen av broen bør komme på nordsiden i stedet

Oppsummert inneholder planforslaget vesentlige mangler

- Åsamyrane 90 Holding AS og Åsane Hagesenter AS mener at tiltak i planforslaget som berører dem er mangelfullt utredet, både hva gjelder konsekvensene av foreslåtte tiltak og manglende utredning av alternativer
- Inngår som en del av det problem som er oppstått som følge av at planen i realiteten ikke er konsekvensutredet slik loven krever.

Fagetatens kommentar:

Krav til konsekvensutredning er oppfylt. Angående konsekvensutredning, se også svar til merknad DS1-216.

Gjennom planarbeidet er en rekke alternativer vurdert. Anbefalt løsning bygger på en helhetsvurdering og følger målene satt for prosjektet. Viktige kriterier har vært å sikre gode løsninger for gående og syklende, og sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet. Fremkommelighet for buss er viktig i forbindelse med Åsane terminal.

Sykeltraséen følger Åsamyrane mellom Tertneskrysset og Hesthaugvegen/Rollandskrysset. Sykkelturen følger dagens terreng og som følge av dette er det vanskelig å gjøre noe med stigningsforholdene uten å gjøre svært store inngrep i terrenget.

Rollandskrysset er et stort og komplisert kryss. Det er ulike høydenivå på vegene inn i krysset, og rampene mot E39 gir sterke føringer for trafikkapasitet i krysset og begrensninger for hvorvidt myke trafikanter kan krysse i plan (planforslaget foreslår – som i dag – flere gangkulverter i krysset). Det er arbeidet for å finne en kryssløsning som ikke gir for lange omveger for gående og syklende, og et mest mulig lesbart system. Generelt er det ønskelig med fotgjengerkryssinger i plan og ikke i kulvert eller bro.

Sykelvegen ligger på vestsiden av Åsamyrane. Dette gjør at sykkelvegen med fortau krysser innkjøringen til næringsområdet som Åsamyrane 90 (Åsane Hagesenter) er en del av. Sykkelvegen er trukket 5m vekk fra hovedvegen i krysningspunktet for å gi en mer oversiktlig og trafiksikker kryssing, i samsvar med håndbøker for utforming av et slikt veganlegg. I prosjektering av anlegget vil løsningen detaljeres og man kan vurdere å se på eventuelle fartsreducerende tiltak eller lignende.

Ved å ligge på vestsiden av Åsamyrane kobles gang- og sykkelssystemet bedre sammen med Hesthaugbroen og dermed målpunktene på vestsiden av E39. Generelt er det ønskelig å ha gang- og sykkeltilbudet på bakkeplan, og minst mulig i kulvert eller på bro. En (enda) lengre kulvert enn den planforslaget viser vil gi et mindre attraktivt tilbud, vanskeliggjøre kobling mot Hesthaugbroen og gi store høydeutfordringer i en allerede bratt bakke ned Åsamyrane fra sør.

Hesthaugvegen foreslås utvidet for å gi bedre kapasitet og trafikkflyt, spesielt for busser til og fra Åsane terminal; et viktig regionalt knutepunkt. Utvidelsen av Hesthaugbroen skjer ved at en ny bro bygges i tillegg til dagens bro. Dagens bro med to kjørefelt og gangsystem på nordsiden av broen beholdes, og dagens kurvatur på E39-rampene (på østsiden av E39) beholdes. Utvidelse av broen mot sør har ligget til grunn også for konsekvensutredningen (2013) og i vedtatt områderegeringsplan for Åsane sentrum (2012).

Fagetaten er klar over at reguleringsplanforslaget gir et inngrep i eiendommen på et areal som i dag brukes av hagesenteret. Dette er blant annet kommentert i fagnotatet både til 1.gangs og 2.gangs behandling.

Reguleringsplanen setter av areal. Avklaringer om grunnverv og kompensasjon blir tema i neste fase av prosjektet.

Åsane senter, Olav Thon-gruppen

DS4-59, 20.12.2022

Merknad:

Samordning av planene for Bybanen og bydelssenteret

Avsender vurderer det som fullt mulig å gjennomføre både fremføring av Bybanen og transformasjon av Åsane til et bydelssentrum. Å oppnå dette vil kreve god samordning av planarbeidene og gode løsninger for infrastruktur i anleggsfasen.

1. I anleggsfasen for Bybanen vil det viktigste være å unngå konflikt med biltrafikk til og parkering ved Åsane senter. Nedstengning av handelsarealer vil ha svært negative følger for leietagere og utleier, samt for et stort antall arbeidsplasser.
2. En naturlig løsning vil være å bygge vesentlige deler av Olav Thon-gruppens prosjekt først, slik at parkering kan flyttes til nye underjordiske parkeringsanlegg med ny adkomstløsning.
3. For permanent situasjon vil det være hensiktsmessig å søke minnelige løsninger. Tap av areal kan kompenseres med areal som kan fylle samme funksjon og minnelige avtaler velges fremfor rettslige prosesser. Eksempelvis kan grunnerverv bli kompensert med regulert parkering under terreng ved den tidligere Åsanehallen (gnr. 189, bnr. 215 og 216).
4. Kommunen bør legge til rette for at planprosessene for utvikling av Åsane blir sett i sammenheng, slik at samfunnsnyttien blir maksimal.

Pågående privat planarbeid

Privat arbeid med detaljregulering for utvikling av et nytt bydelssenter har pågått siden 2018. Nå er utredningsarbeidet i slutfasen og avsender vil sende inn planforslag i løpet av 2023. Planen skal legge til rette for transformasjon av området til et bydelssentrum med ca. 300 boligenheter, uteoppholdsareal og møteplasser samt handel og tjenester.

Eiendomsforhold

1. Olav Thon-gruppen er største grunneier i Åsane sentrum. Planforslaget for Bybanen beslaglegger store deler av gruppens eiendommer og berører over halvparten av dagens parkeringsplasser i senterområdet. Regulering for Bybanen kan få store konsekvenser for driften av Åsane senter og store økonomiske konsekvenser for Olav Thon Gruppen og flere enn 130 virksomheter som vil bli berørt.
2. Det mest uheldige vil være om bybaneprojektet blir gjennomført raskere enn resten av utviklingen i senterområdet, særlig hvis det ikke blir tatt hensyn til bruken av området, spesielt når det gjelder adkomst og parkering.

Planforslaget for Bybanen vil fjerne ca. 510 av dagens 1400 parkeringsplasser. I anleggsfasen vil ytterligere 320 plasser bli midlertidig og muligens varig utilgjengelige. Til sammen blir altså 830 parkeringsplasser berørt av planforslaget, noe som tilsvarer ca. 60 % av dagens parkeringskapasitet. Før utbygging av Bybanen finner sted, må disse plassene være erstattet. Den mest nærliggende løsningen er å etablere planlagt underjordisk parkeringsanlegg først.

3. Med et samarbeid om makeskifte, realytelser og økonomiske ytelser, kan det legges til rette for fremtidsrettede gode løsninger.
4. Av samfunnsøkonomiske hensyn er det sentralt at bybaneplanen revideres og at man i dialog med grunneierne legger til rette for en fornuftig gjennomføringsplan. Viktige forhold vil være drift av området i anleggsfasen og avtaler om erstatningsarealer.

5. Olav Thon-gruppen ønsker å ha ansvar for drift og vedlikehold av offentlige torg og gatearealer som grenser til deres eiendommer og byggeplaner i ny detaljregulering for Åsane sentrum. Dette tilsvarer løsningen i områderegulering for Rådal sentrum/Lagunen. Det bes om at bestemmelsene suppleres med et punkt om at private kan ha ansvar for drift og vedlikehold av offentlige samferdselsanlegg etter avtale med kommunen. Det samme gjelder for disposisjonsrett over arealene, forutsatt at det ikke skjer til fortrengsel for offentlig bruk og ferdsel.

Veiløsninger

6. Merknadsstiller har vurdert trafikkberegningene som følger planforslaget for Bybanen. Bybanens trafikkanalyse er utført med transportmodellen Aimsun og bygger på nullvekstmålet for personbiltrafikken. Den tyder på at det blir god trafikkavvikling på Hesthaugvegen i 2040. Det blir gjort oppmerksom på at det i dag går 60 % mer trafikk på Hesthaugvegen enn i Aimsun-fremskrivningen som legges til grunn for bybaneplanen. En Sidra-analyse, basert på 30 % økning av dagens trafikkmengder, viser trafikale utfordringer i Hesthaugvegens rundkjøringer vest og øst for E39, med risiko for tilbake-blokkeringer til europaveien.
7. Planen for Bybanen forutsetter at Åsane sentrums underjordiske parkeringsanlegg skal betjenes fra nord. Vestre avkjørsel i Hesthaugvegen er her tiltenkt en lokal rolle knyttet til eksisterende bebyggelse. Denne trafikk løsningen gir dårlig lesbarhet og funksjonalitet og «dobbel» belastning på deler av veisystemet. Krysset vest i Hesthaugvegen bør få full funksjonalitet med venstresvingefelt for trafikk vestfra. Slik kan kjørende fra vest og fra E39 nord for senterområdet, ledes mer direkte til reisemålet. Belastningen vil samtidig reduseres i rundkjøringen øst på Hesthaugvegen og i avkjørselen til «bakveien» mellom senterområdet og europaveien.
8. Uavhengig av planen for Åsane sentrum, anbefales det å utvide vestre rundkjøring på Hesthaugvegen med ett felt for innkommende trafikk fra E39. Dette vil redusere sårbarheten i trafikksystemet.
9. Avsender er bekymret for utformingen av veien mellom tidligere Arken og E39. Gjennomkjøring på denne veien vil gi dårlig trafiksikkerhet og skape trafikale utfordringer i krysset med Hesthaugvegen. Veien bør være privat og reservert varelevering og eventuelt adkomst til parkeringsanlegg. Veien bør uansett forskyves østover nærmere E39. Dersom veien reguleres som i planforslaget, bør den skiltes slik at den er reservert varelevering og at gjennomkjøring for personbiler ikke er tillatt.

Infrastruktur

10. I planforslaget for Bybanen er det lagt til grunn at eksisterende overvannsledning kan videreføres. Det er ennå ikke avklart om ledningen har tilstrekkelig kapasitet. Dette er noe avsender utreder nå. I samråd med kommunens fagetat er en kommet til at ulike løsninger skal undersøkes som en del av planarbeidet for Åsane sentrum. Dersom det blir krav om at overvannsledningen skal legges om slik det er vist i VA-rammeplan for områdeplanen fra 2011, må dette koordineres med bybaneplanen. Dette vil i så fall ha betydning for ledningstrasé, kryssing under bybanesporet, behov for kulvert og rekkefølge for gjennomføring, samt behov for utbyggingsavtaler. Løsninger for flom og håndtering av overvann må være sikret før planforslaget for Bybanen legges frem til godkjenning.
11. Bybaneplanen har en generell føring for kulverter under bybanesporet, men tar ikke høyde for all infrastruktur som er nødvendig for å utvikle Åsane senter. Mellom østre og vestre del av Åsane sentrum (tidligere Arken og tidligere Åsane senter) er det behov for kulverter for bil

og varetransport, overvann, vann og avløp, energi og renovasjon. Trolig kommer planlagt VA-anlegg og annen infrastruktur langs sporet i konflikt med slike tekniske kulverter. VA-anlegg og annen infrastruktur langs bybanesporet bør justeres for å unngå dette. Plankartet må vise kulverter som bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser. Snitt-tegninger i planbeskrivelsen bør illustrere kjørekulvert og parkering under bakken.

12. Kommunen krever at reguleringsplaner skal vise løsninger for avfallshåndtering. I Åsane senter med mange næringskunder og omfattende tett boligbebyggelse, vil det være aktuelt med et bossnett. For at BIR skal kunne overta et slikt anlegg må den tilhørende terminalen legges et fornuftig sted, nært hovedvei og ikke på bekostning av viktige byrom eller uteoppholdsareal. Siden bybaneutbyggingen legger opp til omfattende transformasjon rundt holdeplassene, bør bybaneplanen omfatte en overordnet plan for en renovasjonsløsning for den søndre delen av bydelssenteret. Trolig bør det reguleres areal til en bossnett-terminal i nærheten av veisystemet i sør og dette bør sikres utbygd i forbindelse med bybaneutbyggingen eller opprustingen av Hesthaugvegen.

Rekkefølge og gjennomføring

13. Det må innarbeides en bestemmelse i bybaneplanen der det heter at nye parkeringsplasser må være tilrettelagt før det kan gis igangsettelse for utbygging av bybane.

Rigg og anleggsområder

14. Behovet for et stort riggområde på senterets parkeringsplass foran Åsane kirke er ikke utredet. En begrunnelse for bruken av dette arealet etterspørres. Det bør vurderes å benytte offentlig eide arealer heller enn eiendommer tilhørende Olav Thon-gruppen. Kan offentlig eid areal ved Åsanehallen benyttes? Dette vil være mer lønnsomt enn å ta i bruk Olav Thon-gruppens arealer.

Fagetatens kommentar:

Det pågår et arbeid med privat reguleringsplan for senterområdet. Reguleringsplanarbeid for bybaneprojektet har vært i dialog med dette arbeidet, og flere av løsningene er koordinert. Enkelte av merknadene fra Åsane senter kan vurderes i deres pågående planarbeid.

Reguleringsplanen for Bybanen (bybaneplanen) setter av areal for tiltakene som er en del av bybaneplanen, og forholder seg til dagens situasjon, samtidig som det er arbeidet for å finne gode løsninger for et fremtidig (transformert) sentrum. Det er gjennomført flere møter med Åsane senter / Olav Thon Gruppen underveis i arbeidet med bybaneplanen for å samtidig finne løsninger som tilpasser seg fremtidig utvikling i området og Åsane senter sitt pågående planarbeid.

Avklaringer om grunnverv og kompensasjon, og midlertidige omlegginger for tilkomst, varelevering, parkering etc. blir tema i prosjekterings- og byggefase. Utbygger (Bybanen Utbygging) kontakter grunneiere før arbeidet starter.

Eiendomsforhold

Reguleringsplanen (bybaneplanen) regulerer eierforhold av areal. Reguleringsplanen tar ikke stilling til hvem som drifter og vedlikeholder.

Veiløsninger

Bybaneplanen legger opp til hovedatkomst til Arken fra sør (Hesthaugvegen). Dette er den nye rampen fra Hesthaugvegen som kommer ned bak Arken-bygget. Denne adkomsten er ment å betjene varelevering og trafikk til og fra parkeringsanlegget med innkjøring ved/bak Arken-bygget.

Bybaneplanen legger opp til at vegen bak Arken skal være stengt for gjennomkjøring. I bybaneplanen er vegen bak Arken-bygget foreslått som «privat», med snumulighet nord og sør for den private delen. Utforming av krysset nord for holdeplassen i Åsane sentrum der vegen krysser banetraséen har lagt til grunn at det *ikke* er gjennomkjøring bak Arken-bygget.

I områdereguleringsplanen (2012) er det vist tilkomst til ny parkeringskjeller via rundkjøring som rampes ned mellom kulturhuset og Åsanehallen. Bybaneplanen tar ikke stilling til en ny tilkomst fra nord vist i områdereguleringen fra 2012.

Vestre avkjørsel i Hesthaugvegen er ment å betjene eksisterende bebyggelse vest for selve senteret, det vil si boligområder, sykehjem m.m, og eventuelt enkelte funksjoner tilknyttet senteret. Vegen er ikke tilrettelagt som hovedatkomst til Åsane senter. Vegløsningen i Hesthaugvegen er vurdert som en helhetsløsning der forholdet for gående, syklende og kollektivtrafikk er svært viktig. Kapasitet og trafiksikkerhet er vurdert. Merknad ikke tatt til følge.

Trafikkanalyser viser at det er tilstrekkelig kapasitet og ikke behov for et ekstra kjørefelt i vestre rundkjøring fra sør.

Infrastruktur og rekkefølge

Infrastruktur for Åsane senter må vurderes i plan for Åsane senter.

Vann og overvann er vurdert. Fra fagnotatet: «Planforslaget viderefører vedtatt VA-rammeplan som ikke er gjennomført. Det medfører at planforslaget blant annet inkluderer nye kulverter under banelinjen for fremtidig omlagt overvann, samt nye VA-ledninger. Dersom øvrige omlegginger ikke er på plass ved byggestart, må dagens løsninger opprettholdes i tillegg.»

Dersom pågående privat planforslag regulerer andre løsninger enn vist i reguleringsplan for Bybanen, må dette arbeidet hensynta bybaneprosjektet. Reguleringsplanforslaget for Bybanen beskriver ikke utbyggingsrekkefølgen, utbyggingsavtaler e.l. og dette må eventuelt håndteres i neste faser av prosjektet.

Det har vært dialog underveis med Åsane senter / Olav Thon Gruppen. Høyde på banespor er tilpasset innvendig høyde i Arken. Det har vært dialog underveis knyttet til høyder og plassering av kulverter, overgangsfelt m.m. Kjørekulvertene er ikke del av reguleringsplanforslaget for Bybanen.

Reguleringsplanen tar ikke stilling til nye parkeringsplasser. Reguleringsplanen for Bybanen reduserer dagens overflateparkering. Eventuelt nye (underjordiske) parkeringsplasser må vurderes i pågående privat planarbeid.

I anleggsfasen vil det være midlertidige omlegginger av tilkomst, varelevering og parkering, men detaljene i dette er en del av videre detaljering. Grunneiere kontaktes før anleggsstart.

Rigg- og anleggsområde

Etablering av bybane gjennom Åsane sentrum er et stort prosjekt og behøver et stort rigg- anleggsområde. Generelt så er det ikke slik at hele arealet avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde nødvendigvis må brukes i hele anleggsperioden. Bruken av arealet vil detaljeres videre før byggearbeidene starter.

Planbestemmelse §6.1.3.1 beskriver: «Områder innenfor bestemmelsesområde Midlertidig bygge- og anleggsområde, kombinert med arealformål BA, kan benyttes til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre bybaneanlegget / veganlegget, herunder midlertidige omkjøringsveger, anleggsområder, tiltak for støyskjerming, riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell,

midlertidig massedeposering, maskiner og brakker. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes.»

Et område foran kirken er regulert til rigg-anleggsområde for å sikre at planen setter av nok plass og fleksibilitet til byggingen. Eksakt bruk vil avklares senere. Ved den regulerte holdeplassen i Åsane sentrum er det også en høydeforskjell til dagens nivå, som må håndteres i byggefasen og eventuelt permanent situasjon som også tilsier et rigg-anleggsområde i retning kirken.

Arealet øst for Åsanehallen kan også benyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde. Nøyaktig bruk må avklares videre i detaljering/prosjektering.

Myrdal Borettslag

DS4-60, 21.12.2022

Merknad:

Avbøtende tiltak mot økt trafikkgjennomstrømning og omlegging av veisystem i Hesthaugvegen:

Planforslaget foreslåtte endringer i vegsystemet ved Hesthaugvegen medfører betydelige inngrep i borettslagets eiendom og nærområde. Forslaget, med en flytting av dagens av- og påkjørsel til E39 samt dobbelt kjørefelt i begge retninger, vil etter borettslagets oppfatning øke trafikk i området, og da spesielt foran Myrdalskogen 41-49. Tiltenkt løsning vil samlet sett bety en forringelse av borettslagets eiendom. Borettslaget mener det er positivt at planforslagets inneholder støyreducerende tiltak, men peker på risikoen for at støyskjermer kan komme i konflikt med utsyn fra leiligheter. Borettslaget ønsker å bli konsultert i den videre prosessen for å begrense negative konsekvenser av planens foreslåtte omlegging av veisystemet. Det bes om at det etableres gode sikringstiltak foran boligblokken og ned mot ny vei og utvidet rundkjøring og at inngrepene i området gjøres så skånsomt som mulig og med hensyn til borettslagets grøntområder.

Fjerning eller flytting av bygg for avfallshåndtering:

Foreslått nytt veikryss som skal betjene nye Midtbygda sykehjem og sikre varelevering til Åsane senter medfører fjerning/flytting av bygning som i dag benyttes til avfallshåndtering av Myrdal Borettslag. Det bes om at det utarbeides forslag til alternativ plassering som ivaretar byggets nåværende funksjon og sikrer en hensiktsmessig plassering av avfallshåndtering.

Adkomst til kulturverkstedet U82

Borettslaget peker på planforslagets muligheter for å løse tilkomst til kulturverkstedet U82, som ved utforming av dagens løsning ble sperret inne og ikke har kjørbare adkomstvei. Unntaksvis har borettslaget tillatt adkomst langs gangvei på baksiden av bygget, men mener at dette medfører risiko for ulykker og ikke er en permanent løsning.

Borettslaget peker på kulturverkstedets posisjon som viktig samlingspunkt for bydelen, og mener at planforslaget og utvidelsen av rundkjøringen gir muligheter for å sikre en bedre adkomst til U82. Det foreslås en avstikker i rundkjøringen eller en avkjørsel plassert like etter denne.

Fagetatens kommentar:

Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere og naboer før anleggsarbeidet starter.

Reguleringsplanforslaget forutsetter at bygning som i dag benyttes til avfallshåndtering må flyttes/fjernes. Erstatning for arealet som må innløses er ikke tema i reguleringsplanen, og utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneier før anleggsarbeidet starter. Reguleringsplanforslaget regulerer ikke erstatningsbygning eller tilsvarende.

Adkomst U82: Fagetaten kan ikke se at U82 har en formell tilkomst fra Hesthaugvegen i dag, selv om det ser ut til at kjøring via fotgjengerovergangen i praksis kan forekomme. Praksisen med å kjøre via nedsenket fortauskant i fotgjengerovergangen er ikke en løsning som reguleringsplanforslaget kan regulere og formalisere. Reguleringsplanforslaget inneholder rundkjøring med ny utforming, og arealet som er nødvendig for å etablere denne, og fagetaten anbefaler ikke at det etableres en innkjøring til U82 innenfor planavgrensningen da denne vil komme tett på rundkjøring og fotgjengerovergang i en veg med mye trafikk.

Coop Nyborg

DS4-63, 21.12.2022

Merknad:

Merknader for Coop Hordaland ASA for gnr./bnr. 191/73 og 207/122, samt leieareal på gnr./bnr. 191/74.

Coop Hordaland stiller seg solidarisk bak Miljøloftets intensjoner om et høyt fokus på miljø og bærekraft, og viser til egen fellesstrategi «Et bærekraftig Coop» og hvordan det fremover skal legges til rette for gående handel og lavere andel bilbasert handel. Mener at Coop Nyborg er godt posisjonert til dette med en fremtidig utvikling som etterfølger Bybanen.

Som regionens største Coop Extra-butikk, og med en historie som strekker seg helt tilbake til 1920, fremheves viktigheten av å kunne opprettholde videre handelsdrift både under og etter gjennomføring av planforslaget. Dagens trafikklogistikk vurderes som sikker for både fotgjengere og bilister.

Ønsket for merknadene og tilhørende forslag til endringer er å belyse hvilke konsekvenser planforslaget har for videre drift av Coop Nyborg og unngå opphør av virksomheten, nedleggelse av rundt 100 arbeidsplasser og ekspropriasjon i en størrelsesorden på over en kvart milliard kroner.

Grunninnstillingen til valg av bybanetrasé er positiv og det anses at de følgende merknadene er positive innspill for både egen tomt og for en større del av planen, med hensyn til myke trafikanter, trafiksikkerhet og trasé til Bybanen.

Negative konsekvenser i anleggsfasen:

- Hele Coop-eiendommen er lagt ut som BA-område, noe som skaper stor usikkerhet for butikker og kunder.
- Selv kortvarig stenging kan føre til store ulemper og tap, mtp salg av ferskvarer med kort holdbarhet.
- Stiller spørsmål ved hvorfor bare deler av «Tide-tomten» er lagt ut som BA-område, da virksomheten der ikke er rettet mot fotgjengere og forbrukere.

Negative konsekvenser av reguleringsplanforslaget:

- Sone for avfallshåndtering, varelevering og varelager i sør vil gå tapt ved etablering av ny bybanetrasé og tilhørende sykkelveg med fortau.
- Utvidet adkomst fra Åsamyrane og ny SKV15 vil redusere bruksverdien av nordlig del av tomten

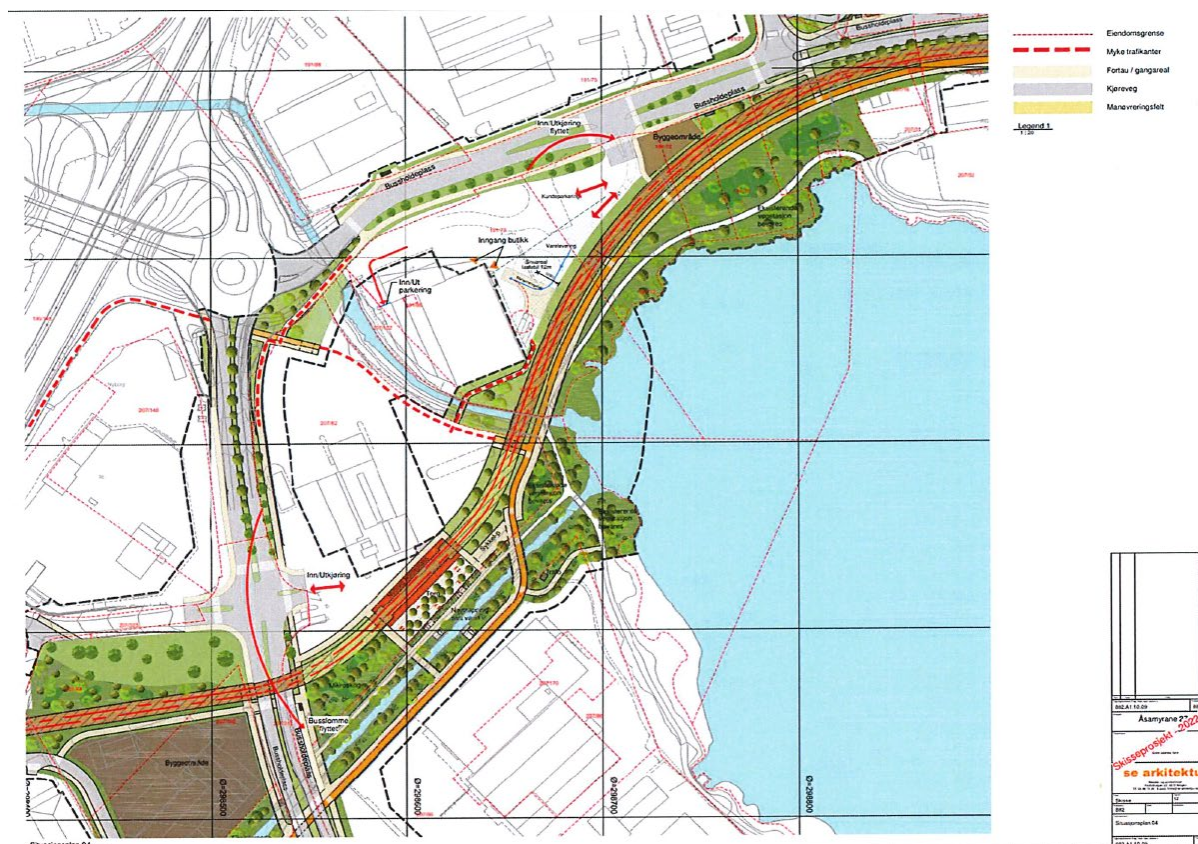
- Trafikk med store semitrailere inn og ut fra «Tide-tomten» er uheldig miljømessig, og kan skape farlige trafikksituasjoner for kundene
- Parkeringskjeller under bygget må stenges, reduksjon i parkeringsplasser vil gi dårlig trafikklogistikk

Endringsforslag (viser til tegningsforslag vedlagt):

- Fjerne kjøreskole fra «Tide-tomten», lettere å flytte trailere enn en etablert dagligvareforretning. Foreslår at eier av denne tomten må ha en tilpasningsplikt med utleie til annen type virksomhet.
- SKV15 må kunne fjernes ved annen bruk av Tide-tomten.
- Ny adkomst til Tide-tomten bør skje fra Åsamyrane, eller via ny tunnel fra Gullgruven
- Avkjørsel fra Liamyrane flyttes nordøst, vil øke trafiksikkerhet og gi plass til avskjermet avfallshåndtering og vareleveringssone
- En flytting av vareleveringssone i nord vil medføre at ny gangvei langs Coop-bygget i sør ikke vil ende i en farlig vareleveringssone. Foreslått grønnstruktur langs bybanetraseen vil ikke forstyrres av et stort varemottak.

Oppsummert vil tiltakene som ligger inne i planforslaget være svært ødeleggende for mulig videreføring av driften på tomten til Coop Hordaland. Av den grunn menes det at ulempene med å ta ut SKV15 og justere avkjørsel noe lenger inn på BS4 som langt mindre negative enn den konsekvensene planforslaget får ved Coop sitt endringsforslag.

Coop Hordaland ber om videre medvirkning og møter til planforslag for delstrekning 4 Tertnes-Vågsbotn.



Fagetatens kommentar:

Justert planforslag for Nyborg (rundt Nyborg bybaneholdeplass) var på begrenset høring februar-mars 2023. Det justerte planforslaget foreslår en justert løsning for eiendom 191/73, og grunneier ble varslet ved brev om den begrensede høringen. Coop Nyborg kom med merknad til den begrensede høringen, se merknad nr. DS4-99.

Delvis tatt til følge.

Reguleringsplanforslaget er justert med ny tilkomst for Tidetomten. Justert planforslag reduserer inngrepet på Coop-tomten.

Det er avsatt areal til midlertidig bygge- og anleggsområde (BA) for å sikre at anlegget kan bygges. Ved Coop var det i opprinnelig planforslag lagt opp til byggearbeider på flere sider av bygget og dette gir betydelig behov for bygge- og anleggsområde for at tiltakene skal kunne gjennomføres. I justert planforslag legges det ikke opp til anleggsarbeider nord for bygget. Bruken av arealene avsatt til rigg-anleggsområder vil detaljeres videre før byggearbeidene starter. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere/naboer før arbeidet starter.

Se også kommentarer til merknad DS4-99, merknad fra Coop Nyborg til det justerte planforslaget som var på begrenset høring feb-mars 2023.

Langarinden Eiendom AS

DS4-74, 21.12.2022

Merknad:

Forutsigbarhet for grunneiere og leietagere må ivaretas bedre

Større forutsigbarhet for berørte parter kan sikres ved at reguleringsplanen for Bybanen;

- avklarer hvor lenge dagens arealbruk kan fortsette
 - gir mulighet for parallell detaljregulering og trinnvis utbygging ved Langarinden
 - tar konkret stilling til behovet for midlertidig bygge- og anleggsområde og reduserer dette til et minimum, som frigis så snart som mulig
 - sikrer adkomst til eiendommer før, under og etter byggeperioden.
1. Det blir bedt om at det innarbeides en rekkefølgebestemmelse om at gjennomføring av tiltak i reguleringsplanen skal varsles to-tre år i forveien. Det vil gi forutsigbarhet og gjøre det mulig å fortsette driften på eiendommene frem til bybaneutbyggingen faktisk tiltrer arealene.
 2. Det er viktig at eiendommene har adkomst for ansatte, kunder og for varelevering før, under og etter anleggsperioden. Eiendommen gnr. 203, bnr. 67 ser ut til å miste sin adkomst. Det betyr at dagens bruk ikke kan fortsette, noe som har store konsekvenser for grunneier.
 3. Grunneier ønsker å detaljregulere og utvikle eiendommene ved Langarinden parallelt med at det pågår planlegging av Bybanen. Det er viktig for området, og hele Åsane bydel, at ønsket transformasjon ikke må avvende bybaneutbyggingens lange tidshorison. Det er sentralt å kunne disponere og utvikle eiendommene i perioden fra vedtak av bybaneplanen til realisering av Bybanen, så lenge dette ikke er til hinder for bybaneprojektet. Problemstillingen forsterkes av at arealer til midlertidig bygge- og anleggsområder er svært store.
 4. Areal som reguleres til midlertidig bygge- og anleggsområder er store og virker lite gjennomtenkt. Slik de beslaglegger adkomster og parkering og går helt til husveggen, vil de legge alvorlige begrensninger på utnyttelsen av de berørte eiendommene. Særlig problematisk blir dette med tanke på at begrensningene skal vare helt til Bybanen er ferdigstilt. Anleggsarealer for midlertidig erverv må reduseres til det som er helt nødvendig

ut fra konkrete behov for anleggsarbeidet. Det bør tas inn en bestemmelse om at areal for midlertidig erverv skal reduseres straks behovet er avklart.

5. Slik bestemmelsene nå er utformet for de midlertidige anleggsområdene heter det at de skal tilbakeføres innen ett år etter at bybaneanlegget er åpnet. Dette bør endres til at arealene frigjøres for utbygging når bybaneanlegget er ferdig opparbeidet og klart til å tas i bruk.
6. Riggområdet ved Langarinden kan få en bedre utforming. Avsender skisserer en løsning som vil gi bedre forutsetninger for dagens bygninger og forretninger. Et større mer sammenhengende anleggsareal vil være mer hensiktsmessig for Bybanen og det kan gi anleggstrafikk adkomst direkte fra rundkjøringen ved Plantasjen. Det er en fordel å unngå å trekke anleggstrafikk inn i Flaktveitvegen og Langarinden eller forbi Kyrkjekrinsen skole og lyskrysset som ligger der. Slik vil andre trafikantgrupper få bedre forhold.
7. Med utgangspunkt i foreslått justert midlertidig bygge- og anleggsområde kan området ved Langarinden bygges ut i ulike faser. Avsender ser for seg å regulere for trinnvis utbygging der et område mellom Flaktveitvegen og Langarinden kan bygges uavhengig av Bybanen.

Fagetatens kommentar:

Anleggsperioden:

Før bygging kan starte må prosjektet finansieres. Reguleringsplanforslaget beskriver en mulig utbygging i etapper (etappevis utbygging) der Bybanen ikke bygges helt til Nyborg/Langarinden i første etappe. Det er vanskelig å på nåværende tidspunkt estimere nøyaktig byggestart for Bybanen på Nyborg/Langarinden. Etter at prosjektet er finansiert og prosjektet prosjekteres videre, vil det komme flere avklaringer.

Utbygging på eiendommene (transformasjon eller lignende) utover etablering av Bybanen og nødvendige omlegginger, er ikke tema i reguleringsplanforslaget for Bybanen, og eventuell utbygging må avklares med planavdelingen gjennom egne planprosesser.

Reguleringsplanforslaget regulerer det midlertidige bygge- og anleggsområdet som anses som nødvendig for å bygge anlegget. Videre prosjektering og detaljering vil gi mer detaljerte svar på hvilke areal som må benyttes når og hvor lenge det er nødvendig å benytte arealene. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før bygging starter. Tilkomst skal ivaretas, men kan bli midlertidig omlagt, og dersom tilkomst ikke ivaretas vil det gis kompensasjon for dette i tråd med gjeldende regelverk.

Reguleringsplanforslaget stiller ikke krav til at gjennomføringen skal varsles X antall år i forveien. Utbygger (Bybanen Utbygging) vil ta kontakt med grunneiere og naboer før anlegget starter, og anleggsstart vil avhenge av flere faktorer som ikke avklares i reguleringsplanforslaget (for eksempel finansiering). Reguleringsplanforslaget inneholder ikke bestemmelse om at areal fra midlertidig erverv skal reduseres så snart behovet for midlertidig bygge- og anleggsområde er nærmere avklart. Alle arbeidene vil ikke nødvendigvis være ferdig til åpning av Bybanen. Rekkefølgebestemmelsene stiller blant annet krav til at enkelte deler skal være ferdigstilt innen 1 år etter åpning av Bybanen. Videre prosjektering og detaljering vil definere tydeligere behov for areal, og utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere og naboer før anlegget starter. Erfaring tilsier at utbygger (Bybanen Utbygging) frigir arealer fortløpende som det ikke er «behov» for dem lengre.

Næringseiendom gnr. 203 bnr. 67 er bebygd med en rubbhall og blir i dag brukt til lagring av stillaser. I dag går adkomsten over naboeiendommen gnr./bnr. 203/63. Denne tilknytningen vil bli brutt av den planlagte bybanetraseen. Detaljerte løsninger knyttet til dette vil avklares i videre detaljering av utbygger (Bybanen Utbygging).

Fagetaten anbefaler en løsning som sikrer tilstrekkelig areal og fleksibilitet til å bygge og drifte Bybanen, sykkelrute og gangtilbud. Grunneier har foreslått et alternativ for anleggsperioden med annen utstrekning på anleggsområdet med andre tilkomster. Dette alternativet innebærer blant annet å rive gnr 203 / bnr 45. Fagetaten ønsker generelt å unngå rivning av flere bygg enn det som er nødvendig. Merknad ikke tatt til følge.

Reo Invest AS

DS4-74, 21.12.2022

Merknad:

Merknader for Reo Invest AS, fester av gnr. 189 bnr. 202 og eier av påstående næringsbygg.

1. Innledning: Det anføres at planforslaget må sikre forutsigbar bruk for grunneier og leietakere frem til eiendommen må tiltres for opparbeidelse av Bybanen. Videre at fremtidig bruk av resteiendommen som er utlagt til sentrumsformål må detaljreguleres i reguleringsplan for Bybanen. Det bes også om en bestemmelse som sikrer at byggeområde BS1 frigis med en gang arealet ikke skal brukes til tunnelrigg.

2. Planforslaget: Anfører at planforslaget er svært inngripende for eiendommen, med regulering til nye formål, fjerning av eksisterende bygg og båndlegging som bygge- og anleggsområde opp til ett år etter at bybaneanlegget/veganlegg er åpnet for ordinær drift.

3. Bruk av eiendommen til næringsformål må sikres frem til tiltredelse av arealet: Ønsker forutsigbarhet for leietakerne, anmoder om at det stilles rekkefølgebestemmelse om at tiltredelse skal varsles senest 2-3 år før tiltredelse skal skje. Anmoder om at det sikres en fleksibel bruk av bygg stående på eiendommen, herunder ved søknad om bruksendring, da bruken uansett er midlertidig. Mener dette vil være effektiv og samfunnsøkonomisk bruk av eksisterende bygningsmasse inntil den skal rives. På bakgrunn av dette anmodes det om å legge inn følgende bestemmelse i planen, under § 4.1.2 (sentrumsformål): § 4.1.2.5: «BS1 kan brukes til sentrumsformål frem til tiltredelse av eiendommen. Bruksendring/Midlertidig bruksendring krever ikke detaljregulering.»

4. BS1 og BS2 må detaljreguleres i reguleringsplan for Bybanen eller kunne parallelreguleres: i § 4.1.2.1 er det forslag om detaljplankrav for BS1-BS4, og i § 4.1.2.2 at områdene BS1, BS2, o_GP1- o_GP4 og o_GBG1 skal planlegges i sammenheng. Ny bebyggelse innenfor BS1 og BS2 skal ha aktive fasader, det skal være mulighet for å etablere inntil 150 innfartsparkeringsplasser (jf. § 4.1.2.3) og det skal settes av areal til offentlige utendørs gangforbindelser (jf. § 4.1.2.4). For å sikre en helhetlig utbygging bør BS1 og BS2 detaljreguleres i reguleringsplanen for Bybanen, med mulighet til å kunne bruke eiendommen so sentrumsformål. Alternativt må det sikres mulighet for parallell detaljregulering av BS1 og BS2.

5. Bestemmelse om frigjøring av BS1 for utbygging: Faseplan BT5-Y-40101 angir at eiendommen skal brukes til tunnelrigg. For å sikre ønsket byutvikling, hvorav BS1 ønskes brukt til nytt næringsbygg, bør det planlegges for en parallell utbygging på BS1. Det anmodes om at det blir regulert bestemmelse som innebærer at BS1 frigjøres for utbygging tidligere. Forslag til ny § 6.1.3.4 eller § 6.1.3.5: Primært: «Når bygg stående på BS1 er revet, frigjøres restarealet for utbygging til sentrumsformål.» Subsidiært: «Når BS1 ikke lenger skal brukes til tunnelrigg, frigjøres arealet for utbygging i samsvar med detaljplan». Det anføres at C-tomten eller andre områder avsatt til bygge- og anleggsområder kan brukes som deponi/mellomlagring over en lengre periode.

6. Midlertidig erverv av BS1: I plan for grunnerverv, BT5-W-40001, er det lagt opp til permanent erverv av eiendommen i sin helhet. Merknadstiller ønsker at det planlegges for at BS1 tilbakeføres til grunneier med de avtaler som foreligger på eiendommen i dag.

Avslutning oppsummerer ovenstående punkter.

Fagetatens kommentar:

Utbygger (Bybanen Utbygging) vil ta kontakt med grunneiere og naboer før anlegget starter. Reguleringsplanforslaget fastsetter ikke når ulike deler av det midlertidig bygge- og anleggsområdet frigis. Videre prosjektering og detaljering vil definere tydeligere behov for areal, og utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anlegget starter. Erfaring tilsier at utbygger (Bybanen Utbygging) frigir arealer fortløpende som det ikke er behov for dem lengre.

Reguleringsplanforslaget regulerer ny Åsane terminal og legger om vegsystemet ved terminalen. Utbygging (eller bruksendring) på eiendommene utover dette er ikke tema i reguleringsplanforslaget for Bybanen, og må avklares gjennom egne planprosesser (eller byggeprosesser).

Reguleringsplanforslaget stiller ikke krav til at gjennomføringen skal varsles X antall år i forveien. Videre prosjektering og detaljering vil definere tydeligere behov for areal, og utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere og naboer før anlegget starter.

Reguleringsplankartet viser «rest-eiendommen» som avsatt til midlertidig erverv (med stiplede skravur på BS1). W-tegningen viser derimot dette som permanent erverv, men det er feil. W-tegningen er ikke juridisk bindende, det er plankartet. Arealet BS1 er avsatt til midlertidig erverv.

Jon Hamre i samarbeid med Bergen sentrum 2050

DS4-77, desember 2022

Merknad:

Alternativ bybaneplan

Merknaden presenterer en alternativ løsning for banetrasé til Åsane, der banen går i tunnel gjennom sentrum. For delstrekning 4 foreslås en annen trasé som skal gi bedre flatedekning. Med holdeplasser ved Åstveit og i Flaktveitområdet, vil flere bosatte få gangavstand til banen. Slik blir det lagt til rette for flere korte bybanereiser i bydelen.

1. I stedet for en holdeplass ved Tertneskrysset, er det foreslått et banestopp på Åstveit, nært skoler, institusjoner og idrettsanlegg. Her kan det etableres innfartsparkering og stopp for matebusser til og fra Morvik og Bekkjervik. Denne holdeplassen vil gi bedre tilknytning til Tertnesområdet og Morvik. For å nå hit, er traseen mellom Eidsvåg og Åsane terminal foreslått lagt lengre vest.
2. Nord for Langarinden er den ytterste delen av traseen foreslått dreid østover. Slik kan de nye holdeplassene Liaflaten, Ulvedalen og Flaktveit fange opp store boligkonsentrasjoner. Gevinsten er den samme som for endringen ved Åstveit, nemlig at langt flere bosatte får gangavstand til banen og at det legges til rette for flere korte bybanereiser mellom boliger og andre aktiviteter internt i Åsane. Flaktveits topografi og tette bebyggelse gjør området egnet for kollektivbetjening med bane fremfor buss. Strekningen fra Nyborg til Flaktveit kan bygges som en fase 2. På den ytre delen av traseen kan det være aktuelt med lavere frekvens og her er enkeltspor anbefalt for å redusere inngrep og kostnader. Banetraseen etter Nyborg er vist som dagstrekning over Liaflaten og i to tunneler til holdeplassene Ulvedalen Flaktveit.
3. Det blir fremholdt at mange av de reisende med Åsanebanen vil benytte overgang mellom buss og bane. Derfor er det spesielt viktig med gode overgangsløsninger. Avsender viser en liten terminal ved Åstveit og en annen utforming av Åsane terminal der det er lagt vekt på kort og direkte ganglinje mellom bane og de viktigste busslinjene.
4. Hoved-innfartsparkeringen er foreslått lagt til Nyborg i stedet for Vågsbotn.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanforslaget for Bybanen til Åsane forholder seg til trasévalg vedtatt i bystyret (sak 88/16). Vedtak om oppstart i bystyret (sak 1111/18) forholder seg også til dette vedtaket. Trasé via Åstveit eller Flaktveit har ikke vært en del av arbeidet med reguleringsplan for Bybanen til Åsane.

Reguleringsplanforslaget foreslår en utvidet Åsane terminal for Bybanen og buss. Bussterminalen har god kapasitet. Det gjøres også ombygginger og utvidelser av vegnettet som gir bedre fremkommelighet og kortere kjøreruter for bussene til og fra terminalen. Buss- og baneholdeplass ligger tett på hverandre og bytte mellom buss og bane blir trinnfri (de ligger på samme høydenivå uten behov for trapper eller lignende) med kort og direkte ganglinje.

Innfartsparkering krever stort areal og ønskes ofte plassert nært kollektivknutepunkt. I bybaneprojektet er dette gjerne i konflikt med ønsket arealbruk: byutvikling rundt holdeplassene. På Nyborg vil områdereguleringsplan for Nyborg gi føringer for utvikling i området, men store overflateparkeringer/parkeringsanlegg er ikke i tråd med ambisjoner for byutvikling på Nyborg, jfr. kommuneplanens arealdel (2018). Innfartsparkering (inntil 250 plasser) foreslås på Vågsbotn. Dette ligger tett på overordnet vegnett, som vil kunne redusere ekstra kjøring på lokalvegnett og i boligområder. Vågsbotn er heller ikke vist som byfortettingssone i Kommuneplanens arealdel (2018).

Se også kommentar på generelle innspill for hele bybaneprojektet i felles-delen av dokumentet.

Bergen Taxi

DS4-74, 20.12.2022

Merknad:

Deler av innspillet fra Bergen Taxi som er felles for hele prosjektet oppsummeres i felles-dokumentet.

Taxiholdplasser: mener det er viktig at taxiholdplass ved Åsane senter (mellom Åsane senter og Åsane terminal) opprettholdes fordi den dekker et stort område med bl.a. mange eldre. Dette må også hensyntas i varslet reguleringsplan for Åsane senter.

Overgang taxi/bybane: En sømløs overgang mellom taxi/tilrettelagt transport og bybane blir særlig viktig ved Åsane terminal/senter og ved Vågsbotn som endestopp. Øvrige holdplasser må tilrettelegges med kiss&ride-plasser for enkel adkomst.

Bergen taxi tar gjerne del i dialog rundt detaljutforming av terminal, stopp og kollektivtraseer.

Fagetatens kommentar:

På Åsane terminal er det i reguleringsplanforslaget satt av areal til taxiholdplasser nord for Daleelva. Se vedlegg D, illustrasjonsplan.

Dagens plasser på Åsane senter sør for senteret er satt av til midlertidig bygge- og anleggsområde, men er ikke regulert til permanent formål, og reguleringsplanen tar dermed ikke stilling til permanent bruk av disse. Det pågår privat planarbeid for sentrumsområde (Åsane senter / Olav Thon Gruppen).

Kjøremønster i Åsane sentrum legges om i reguleringsplanforslaget med innføring av bilfri kollektivgate gjennom sentrum.

På Vågsbotn viser ikke reguleringsplanforslaget egne taxiholdplasser. Her er det satt av et stort areal til innfartsparkering. Nøyaktig arealbruk på arealet avsatt til innfartsparkering kan detaljeres videre.

Reguleringsplanforslaget viser ikke egne kiss&ride-plasser for bybaneholdeplassene. Dette krever areal, og i nærheten av holdeplassene er det prioritert areal til myke trafikanter. For Åsane er det overordnede grepet at Åsane terminal inneholder terminal-funksjonene, mens holdeplassene Åsane sentrum, Nyborg og Langarinden etableres sentralt i fremtidig transformasjonsområder uten mulighet for å nødvendigvis kjøre helt inntil bybaneholdeplassen. Reguleringsplanforslaget prioriterer derfor å sette av areal på Åsane terminal til kollektiv- og byttefunksjoner, inklusivt taxi og kiss-and-ride.

Syklistforeningen

DS4-81, 19.12.2022

Merknad:

Deler av innspillet fra Sykkelforeningen som er felles for hele prosjektet oppsummeres i felles-dokumentet.

- Anser det som en stor forbedring av strekket mellom Eidsvåg og Tertneskrysset blir sykkelvei med fortau, men mener det er nødvendig å se på nytt på utformingen av krysset mellom Ervikveien og Tertnesveien. Mener det er vanskelig for syklende å komme seg i andre retninger enn rett frem, og at svinger er for skarpe og stigning for bratt. Mener det bør vurderes planfritt kryss.
- Mener at en hovedsykkelrute i tunnel, som i Eidsvågtunnelen, er bedre. Vil redusere høydebarrieren og lengden på ruten. Ikke nødvendig å legge hovedsykkelruten innom alle målpunkt i området, lokale behov for tilkobling kan løses i senere utbygging av sykkelinfrastruktur.
- Mener det er nødvendig å forbedre tilgjengelighet til Åsane sentrum fra hovedsykkelruten, og at en fremtidig gang- og sykkelbro over motorveien bør inkluderes i bybaneprosjektet.
- Mener avslutningen av hovedsykkelruten er et godt og naturlig nordlig punkt.
- Ambisjonsnivået og standarden må løses, peker på at ferdigstillingen ligger langt frem i tid, at Norge henger etter sykkelland som Nederland m.fl. og at dagens minimumsstandarder er lite fremtidsrettet.
- Ber om at det i det videre arbeidet tas langt mer hensyn til syklisters ønsker og behov.

Fagetatens kommentar:

Det er vurdert å legge hovedsykkelruten i tunnel mellom Tertneskrysset og Åsane terminal, men fagetaten anbefaler en trasé i Åsamyrane. Dette gir bedre kobling til eksisterende boligområder og videre trasé mot Nyborg. Mange av de reisende som skal til/fra østsiden av E39 vil se på en rute via Åsane terminal som en omvei, og tilrettelegging i Åsamyrane vurderes derfor som et ønske selv med tunnel mellom Tertneskrysset og Åsane terminal. Fagetaten ser også utfordringer med å føre sykkelruten gjennom selve kollektivterminalen på en god, trygg og attraktivt måte – et område med mye trafikk og uforutsigbare gangmønstre. En tunnel vil også være dyrere.

I planarbeidet har det vært fokus på å gi bedre kobling mellom vest- og østsiden av E39 ved Åsane terminal for myke trafikanter. Hesthaugbroen utvides og det etableres sykkelveg med fortau på sørsiden av broen som kobler øst- og vestsiden av E39 bedre sammen enn i dag. Kobling mellom hovedsykkelruten og Åsane sentrum legger opp til at syklisten krysser Hesthaugvegen eller motorveigrampe, enten i plan eller i en undergang. Prosjektet inkluderer ikke en bro mellom sentrumsområdet og C-tomten, men reguleringsplanforslaget er heller ikke til hinder for en slik fremtidig bro. Planbestemmelsen §6.1.1.13 beskriver at det innenfor bestemmelsesområde #27 på C-tomten kan etableres bro for myke trafikanter over E39. Eventuell etablering av bro må følges opp i eget prosjekt og skje gjennom eget bygge-/planarbeid.

Åsane historielag

DS4-92, 21.12.2022

Merknad:

Deler av innspillet fra Åsane historielag som kun gjelder DS3, er oppsummert i DS3-dokumentet.

Viser til tidligere innsendte protester til KDP for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset når det gjelder kryssløsningen i Vågsbotn, som får konsekvenser for et kulturminne som ble gjenreist i 2014 i regi av Åsane historielag (Torvhuset/Steinhuset i Vågsbotn). Statens vegvesen (med Bergen kommunes velsignelse) godkjente plasseringen og forsikret om at det ikke ville bli konflikter med fremtidige kryss, noe som varte i syv år. Huset er ikke ferdigstilt på grunn av dette. Åsane historielag krever steinhuset demontert, flyttet og gjenreist stein til ny tomt, alt for det offentliges regning, dvs. Statens vegvesen/Bergen kommune/Bybanen. Det anslås en kostnad på mellom 1-1,5 millioner kroner.

Det minnes om at både kulturminner og ikke minst kulturlandskap i Åsane bydel også må ivaretas, og påpekes at dette ikke gjøres i den foreslåtte reguleringsplanen.

Fagetatens kommentar:

Torvhuset ved Langavatnet ligger utenfor plangrensen, og reguleringsplanforslaget for Bybanen medfører ikke endringer/konsekvenser for denne. Krysset for E16 / E39 er ikke del av dette reguleringsplanforslaget.

Begrenset høring – Nyborg

Statens vegvesen

DS4-94, 09.03.2023

Merknad:

Viser til dialog med Plan- og bygningsetaten etter offentlig ettersyn.

Opptatt av trafiksikkerhet til myke trafikanter. Viser til blindsoneproblematikk ved at avkjørsel til Liamyrane 2 krysser fortau langs Liamyrane. Ønsker at det gjøres en trafiksikkerhetsvurdering av reguleringsløsning etter metodikk for trafiksikkerhetsrevisjon (jf. håndbok V720),

Anbefaler av reguleringsplanen sikrer at utforming optimaliseres i byggeplanen for å gi mest mulig trafiksikker løsning. Ønsker at dette blir et oppfølgingspunktene som allerede er bestemt som oppfølging av trafiksikkerhetsrevisjonen av reguleringsplanforslaget til offentlig ettersyn.

Fagetatens kommentar:

Utforming av avkjørsel og videre vurderinger av trafiksikkerhet må gjøres i prosjekteringsfasen.

Vestland fylkeskommune

DS4-97, 09.03.2023

Merknad:

Kommenterer at løsningen peker mot fremtidig transformasjon av området med urbane kvaliteter og redusert biltrafikk, og at dette må følges videre opp i områdeplan for Nyborg. Forslag med ny tilkomst har negative konsekvenser for busstrafikk ved at kollektivfelt i Liamyrane blir tatt ut.

Ønsker et rekkefølgekrav om at avkjørselen ikke kan bygges før bybaneutbyggingen starter. Peker på at dersom Bybanen ikke bygges helt til Nyborg er det ekstra viktig å sikre gode, alternative kollektivtiltak. Ser ikke behov for ny tilkomst til Liamyrane 2 før bybaneutbyggingen starter.

Ber om at planen og bestemmelsene sikrer en begrensning i trafikken som kan bruke avkjørselen. Det bør gå tydelig frem i bestemmelsene at det skal etableres avkjørsel, ikke kryss, ettersom dette vil begrense hvor mye trafikk som kan tillates inn på eiendommen.

VLFK er positive til at planområdet er snevret inn.

Det må arbeides videre med å sikre gode forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk i områdeplan for Nyborg.

Fagetatens kommentar:

Ikke tatt til følge.

Rekkefølgekrav vil legge en begrensning på utvikling av eiendommen og området som fagetaten ikke anser som nødvendig/ønskelig. Ny tilkomst vist i plankartet er knyttet til et nytt vegsystem med utvidet Liamyrane, flyttet bussholdeplass og nytt kryss ved rundkjøringen (i dag rundkjøring). Disse elementene må sees i sammenheng; dersom ett av elementene skal bygges før de andre er det nødvendig å vurdere omlegginger av de andre elementene samtidig. Det legges ikke inn rekkefølgekrav som sier at en ny avkjørsel ikke kan etableres før bybaneutbyggingen.

Tilkomst til Liamyrane er vist med avkjørselspil i plankartet, og fagetaten vurderer det ikke som nødvendig å tydeliggjøre at dette er en avkjørsel og ikke et kryss utover dette. Fagetaten inkluderer ikke planbestemmelser som begrenser bruk av avkjørselen da dette handler om bruk av tomten som

ikke er tema i bybaneplanen. Eventuell endret bruk av tomten er heller et tema i vurderinger knyttet til utvikling av området (områdeplan Nyborg) og tomten (eventuelle private planinitiativ eller lignende).

Nyborg Handelspark AS via CMS Kluge Advokatfirma AS

DS4-98, 10.03.2023 og DS4-102 17.03.2023

Merknad 10.03.2023:

Nyborg Handelspark AS eier Liamyrane 2 (også kjent som Tide-tomten), gnr. 207 bnr. 82.

Dagens og tidligere bruk

Har tidligere vært rutebilverksted, og er nå leid ut til ulike virksomheter, blant annet verksted, trafikkskole og turbiltransport. Bygget er delvis verkstedbygg, med tilhørende fasiliteter som kontor og kundemottak. Uteområdet brukes i stor grad av bedriftene i bygget og har derfor hele tiden hatt en overvekt av oppstillingsplasser for buss og større kjøretøy.

Tilkomst til eiendommen har blitt endret flere ganger, og dagens tilkomst i rundkjøringen ble etablert for 10-12 år siden. Dagens tilkomst er svært god sett med Nyborg Handelspark AS sine øyne.

Opprinnelig planforslag (på høring nov-des 2022)

Det opprinnelige planforslaget hadde tilkomst via gnr. 191 bnr. 73 (Coop-tomten) og var dårligere enn dagens situasjon, men Nyborg Handelspark AS var likevel positive siden tilkomst ble sikret på en trygg og forutsigbar måte.

Justert planforslag på begrenset høring

Liamyrane 2 får en dramatisk forverret situasjon med det justerte planforslaget. Planforslaget gjør det usikkert om de i det hele tatt kan bruke eiendommen fra oppstart av bybaneanlegget og i en lang/usikker tidshorison. Dette er et svært dårlig alternativ for både Nyborg Handelspark AS og samfunnet for øvrig. Det må etableres tilfredsstillende tilkomst.

Utvikling på tomten

Ønsker å gjøre det mulig med transformasjon av gammel bygningsmasse tett på planlagt bybanestopp og bidra til en attraktiv bymessig struktur tett på bybanestoppet som gir økt kundegrnlag for Bybanen. Ønsker å bidra som en motor i transformasjonen av et sentralt område i Åsane. Tomten er sentral og transformasjonsmoden. Ønsker ikke å sementere en situasjon der det blir liggende et gammelt industribygg som nærmeste nabo til bybanestoppet.

Ønsker å motvirke en situasjon som på bl.a. Mindemyren der transformasjon rundt holdeplass ligger mange år frem i tid, eller Spelhaugen der bybanetraseen båndlegger annen utvikling.

Mener at dette kan bidra til at det offentlige sparer store summer i erstatninger for grunnerverv og tilrettelegging av bortkastede midlertidige løsninger.

Tilkomst

Bruken av avkjørselspil gir dårlig forutsigbarhet og fremdrift for utbygger. Gir unødvendige diskusjoner i planprosessen ved private forslag, som gjør at planprosessen drar ut i tid.

Avkjørselspil gir lite forutsigbarhet mtp. størrelse på kjøretøy som kan komme inn/ut. Dårlige erfaringer med at avkjørselspil gir kan gi underdimensjonerte avkjørsler, feil plassering av avkjørsler

og dyre løsninger. Kan gi problematisk tilkomst for renovasjon og nødvendig varelevering, drift og vedlikehold.

Ønsker at det reguleres avkjørsel med faste dimensjoner på veggen, men med fleksibilitet til forskyvning innenfor et visst spenn langs grensen mot Liamyrane, for tilpasning til fremtidig bygningsmasse.

Stiller spørsmål ved den faglige begrunnelsen for justeringen av planforslaget (den begrensede høringen). Forslaget gir en kronglete tilkomst med bare høyresvingemuligheter og tungtrafikk på en lengre strekning av Liamyrane med kryssing av både fotgjengerovergang og bybanetraseen to ganger for biler som skal inn på eiendommen fra E39. Inn og utkjøring kommer i konflikt med myke trafikanter på fortauet og er nære et kollektivtrafikk med mye gangtrafikk. Spesielt blindsoneproblematikken for høyresving inn på eiendommen er problematisk. Kjøremønsteret inne på eiendommen bli uheldig. Forslaget gir totalt sett en svært dårlig løsning.

Ønsker at det vurderes å åpne for venstresving for biler nordfra i Gullgruven-krysset, med utkjøring i nord. Innkjøring kan da være cirka der den er i dag. Tar forbehold om at det kan komme ytterligere innspill til selve tilkomstløsningen.

Andre forhold på tomten

Bybaneholdeplassen kommer så tett på bygget at det kan bli nødvendig å rive deler av bygget. Det blir ikke lengre mulig å kjøre rundt bygget. Dette setter eksisterende bruk i fare fordi utearealet er så sentralt i dagens bruk av eiendommen.

Midlertidig – under bygging av Bybanen

Midlertidig bygge- og anleggsområde er regulert på store deler av tomten. Legger til grunn at virksomheter som er avhengig av uteareal må avsluttes i anleggsfasen. Erfaring fra andre byggetrinn tilsier at dette tar flere år.

Kan ikke se at reguleringsplanforslaget stiller krav som sikrer tilkomst eiendommen, hverken i anleggsfasen eller permanent situasjon. Kan derfor ikke se at eiendommen kan brukes i anleggsfasen basert på planforslaget.

Nyborg Handelpark AS og leietakere må kompenseres økonomisk for virksomheter som blir fortrent.

Ny tilkomst med rampe

Viser til simuleringer av store kjøretøy på tomten og illustrasjoner av nedramping for tilkomsten. Tilkomsten ligger langs Liamyrane på et sted der det er en betydelig nivåforskjell mellom veg og tomt som gjør at tilkomstvegen må rampes ned. Rampen, sammen med manøvreringsareal for store kjøretøy (buss 15 meter) legger beslag på store deler av det ledige arealet i nord, og busser må bruke store deler av arealet i vest for å snu. Dette gir svært lite tilgjengelig plass til oppstillingsplasser for bil, buss og andre store kjøretøy, som er vesentlig for dagens drift. Dette er en logistikkeiendom og endringer i logistikk inn/ut får store konsekvenser.

Utearealet og videreføring av dagens bruk av Liamyrane 2 blir rasert. Den foreslåtte rampeløsningen er alt for dårlig for denne eiendommen. Inngrepet må likestilles med inngrep på eiendommer der bygningsmassen forutsettes revet.

Dårlige muligheter for tilpasning i eksisterende bygg

Dagens bygg er relativt gammelt og tilpasset dagens bruk/virksomheter. Dagens bruk går på tvers av ønsket bruk nært bybaneholdeplasser. Planforslagets konsekvenser på tomten, i både midlertidig og permanent situasjon, vil erfaringsmessig gi et stort behov for oppgraderinger/tilpasninger av bygget før det eventuelt kan tas i bruk igjen. Det vurderes som urealistisk å få tillatelse til nødvendige endringer i dagens bygningsmasse, og dette har allerede vært forsøkt fra huseieren. I påvente av regulering eksisterer det i praksis et bygge- og deleforbud som hindrer all utvikling og transformasjon.

Utvikling av tomten kan ta lang tid. Først må områderegulering for Nyborg settes i gang og vedtas, før man må bruke lang tid på detaljregulering. Viser til at områdereguleringen ikke går rett på 2.gangs behandling, og at gjennomsnittlig reguleringstid i Bergen er seks år. Dette kan gjøre at nødvendige planer er vedtatt på slutten av 2030-tallet, og transformasjon av tomten først omkring 2040, altså åtte år etter først mulige ferdigstilling av Bybanen. I mellomtiden vil Bybanen ligge på en tomt med et gammelt industribygg som nærmeste nabo. Dette er ikke bærekraftig og strider mot flere av de grunnleggende hensynene planer skal legge til rette for (§3.1 pbl).

Viser til pbl. § 3-1 tredje ledd, at planlegging skal «*bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring*», og at reguleringsplanforslaget ikke motvirker dette. Planforslaget hindrer dagens virksomhet, og legger opp til en svært lang tidshorison før det er mulig å gjennomføre en forsvarlig transformasjon av eiendommen. I mellomtiden vil manglende utnyttingsmuligheter svekke grunneiers mulighet til å gjennomføre transformasjon i fremtiden.

Ønsker regulering til sentrumsformål og mulighet for detaljregulering

Ønsker at tomten settes av til sentrumsformål i plankartet med forutsetning om at den kan detaljreguleres så snart bybaneplanen er vedtatt.

Detaljregulering kan skje samtidig med, eller raskere enn, områdeplan for Nyborg. Raskere reguleringstid muliggjør transformasjon av tomten så snart bybanestrekning er opparbeidet.

Dette forslaget vil gi bedre bruk av tomten, lavere erstatning, unngår fordyrende midlertidige løsninger, bedre økonomiske forutsetninger for gjennomføring av transformasjon for Nyborg Handelspark AS, raske etablering av bymessig miljø rundt bybaneholdeplassen, positiv utvikling på Nyborg (tomten kan være foregangsaktør for utviklingen), økt kundegrunnlag for Bybanen, underbygge Bergen som gåby. Dette vil være en klar forbedring og lærdom fra utviklingen på Mindemyren.

Dette løser ikke den vanskelige tilkomsten, men gjennom detaljregulering kan spesifikasjonene på tilkomsten tilpasses det som skal bygges heller enn å basere seg på videreføring av virksomheter med storbil/buss.

Tomten har klare avgrensninger på alle sider (veg og kanal). Eiendommen henger derfor mer sammen med utviklingen av bybaneholdeplassen enn utviklingen på Nyborg for øvrig.

Viser til møte med kommunen der de er kritiske til at de ikke fikk avklarende svar fra kommunen, og manglende forståelse for at valgene man tar i reguleringsplanen har praktiske og økonomiske konsekvenser som også påvirker muligheten for å gjennomføre viktige transformasjoner.

Forslag til endringer i planforslaget

- Vurdere løsning med innkjøring med venstresving i Gullgruven-krysset, og utkjøring i nord.
- Inkludere eiendommen i planforslaget og i sin helhet settes av til sentrumsformål. Viser til at dette er gjort for flere eiendommer i planen, og at konsekvensene for Tidetomten kan

sidestilles med eiendommer som forutsettes revet. Ønsker samtidig en klar forutsetning om at eiendommen kan detaljreguleres så snart reguleringsplanen er vedtatt.

Oppsummering

Endringene er større enn det man kan forvente i en begrenset høring. De negative konsekvensene er så store at det er vanskelig å gi fullverdige og løsningsorienterte innspill. Tar forbehold om at det kan komme supplerende innspill innen kort tid.

Planforslaget virker svakt faglig begrynet. Rampeløsningen vil bidra til å rasere eiendommen og videre drift. Tilkomsten bør i det minste plasseres i samme kryss som Gullgruven, sør på Liamyrane 2.

Når logistikken inn og ut av en logistikkeiendom foreslås endret på denne måten, skaper det så stor usikkerhet for videre drift av det bør gis mulighet til detaljregulering så snart bybanepånet er vedtatt. Dette vil gi positive virkninger for grunneier, bybanestoppet og resten av området.

Merknad 17.03.2023:

Supplerende merknad sendt etter høringsfrist.

Hele Tide-tomten bør inkluderes i planforslaget og reguleres til sentrumsformål slik at detaljregulering kan settes i verk så snart plan for bybanetrasséen er vedtatt.

Har gjort nærmere trafikal vurdering av forslaget som var på begrenset høring, og vurdert eventuelle muligheter til forbedringer av forslaget.

Planforslaget (det justerte planforslaget)

Løsningen gir god tilgjengelighet ut av Tide-tomten, men dårlig tilgjengelighet til Tide-tomten ved at mange må snu i rundkjøring lengre sør i Liamyrane.

Tomten får svært god kollektivtilgjengelighet med bybaneholdeplass rett ved tomten. Noe redusert biltilgjengelighet er ikke problematisk, og fremtidig transformasjon av eiendommen kan gi mulighet for å begrense biltrafikken til et minimum.

Løsningen gir trafikale ulemper:

- Lite lesbar tilkomst. Kan medføre risiko for feilkjøring eller ulovlige svingebevegelser.
- Økt transportarbeid og dobbel belastning av krysset med bybanetrasséen og flere krysningspunkt for myke trafikanter over Liamyrane.

Usikkert når tomten eventuelt skal transformeres, og reguleringsplanen må ta høyde for at dagens virksomheter på eiendommen skal fungere i en midlertidig fase, dvs håndtering av tungtrafikk til/fra eiendommen. Mye tungtrafikk som skal krysse banesporet to ganger gir relativt store trafikale ulemper.

Det er ikke undersøkt om rundkjøringen i sør er dimensjonert for U-sving med store kjøretøy.

Løsningen har vesentlige trafikale utfordringer knyttet til trafiksikkerhet i forbindelse med avkjøring fra Liamyrane rett nord for utkjøring fra bussholdeplass og over langsgående gang/sysselakse, spesielt med tanke på store kjøretøy. Høyresving med stort kjøretøy innebærer blindsoner som gir risiko for konflikt både med busser som kommer ut fra bussholdeplassen, og gang/sysseltrafikken på fortauet. Høyresving for store kjøretøy over gang/sysselakse har medført flere alvorlige ulykker i de siste årene.

Forbedringsmuligheter

Det er innkjøringen i planforslaget som er problematisk. Har sett nærmere på løsning der innkjøringen skjer i lyskrysset og ikke gjennom høyresving på rampen.

Kapasitetsberegning er utført, som bygger på trafikkteiling i ettermiddagsrushet (dagens situasjon). Merknaden forklarer nærmere hvilke forutsetninger som er lagt inn i modell mtp. signalfaser. Kapasitetsberegning viser at lyskrysset har god kapasitet og stabil trafikkavvikling, både i løsning vist i planforslaget og løsning skissert av innsender. Forskjellen i belastningsgrad, kølengde og forsinkelser er marginal.

Samlet vurdering og konklusjon

Tilkomstløsning i (revidert) planforslag viser en tilkomstløsning for Tide-tomten med vesentlige ulemper for tilgjengelighet og trafiksikkerhet. Hovedutfordringen er tilkomsten inn til eiendommen fra hovedvegnettet: lite lesbart trafikksystem med lange omkjøringsveger, dobbel belastning av bybanekrysset og flere gangfelt over Liamyrane, og en høyresving over gang/sykkelakse som innebærer et risikoelementer for trafiksikkerhet.

Anbefaler å vurdere en tilpasning av lyskrysset ved Gullgruven slik at eiendommen kan få tilkomst fra lyskrysset. Unngår høyresvingen inn på rampen.

Kapasitetsberegningene viser at en justert kryssløsning ved Liamyrane/Gullgruven vil ha samme kapasitet og trafikkavviklingskvalitet som planforslaget.

Fordeler: Mer trafiksikker løsning og funksjonell/oversiktlig tilkomst til Tidetomten.

Ulemper: kan ikke etablere kollektivfelt i Liamyrane på deler av rampen ved Nyborgkrysset, men denne tilfarten vil ha god kapasitet og trafikkavvikling (mangel på kollektivfelt vil ikke ha noen praktisk innvirkning på trafikkavviklingen. Det er dessuten usikkert om det er planlagt kollektivfelt i retning sør, nord for lyskrysset – E-tegning i planforslaget viser kollektivfelt retning sør bare sør for lyskrysset.

I etterkant av den supplerende merknaden sendt 17.03. er det også sendt innspill (26.03) om at også utkjøringen fra tomten kan vurderes i Gullgruven-krysset (påbudt høyresving ut).

Fagetatens kommentar:

Anleggsfasen og Midlertidig rigg- og anleggsområde:

Reguleringsplanforslaget viser deler av tomten som midlertidig bebygge- og anleggsområde (BA). Dette arealet kan brukes til anleggsarbeid midlertidig. På/ved tomten skal det foregå arbeid på flere sider, og dette gir tilhørende behov for anleggsområde. Det betyr ikke nødvendigvis at alt arealet skal brukes i hele anleggsperioden. Videre detaljering og prosjektering vil gi mer detaljerte løsninger for anleggsfasen. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeid skal starte. Tilkomst skal ivaretas eller kompenseres.

Utbygger (Bybanen Utbygging) skal ivareta tilkomst, midlertidig og permanent, eventuelt vil dette kompenseres.

Viser til §6.1.3.1 i planbestemmelsene: «Områder innenfor bestemmelsesområde Midlertidig bygge- og anleggsområde, kombinert med arealformål BA, kan benyttes til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre bybaneanlegget / veganlegget, herunder midlertidige omkjøringsveger, anleggsområder, tiltak for støyskjerming, riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell, midlertidig massedeposering, maskiner og brakker. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes.»

Reguleringsplanforslaget regulerer areal. Reguleringsplanen tar ikke stilling til erstatning og kompensasjon (hverken for midlertidig anleggsperiode eller permanent situasjon). Etter at reguleringsplanforslaget er vedtatt og prosjektet finansiert vil utbygger (Bybanen Utbygging) kontakte grunneiere som berøres av tiltaket.

Avkjørselspil: Reguleringsplanforslaget viser avkjørselspil til tomten blant annet for å gi fleksibilitet med tanke på hva som faktisk skal bygges når man kommer til bygging. Som avsender av merknaden beskriver så er det aktuelt med transformasjon på tomten og det er usikkert hva slags kjøretøystyper det vil være riktig å dimensjonere for når man kommer til bygging av ny avkjørsel. Avkjørselspil beskriver ikke detaljene i løsningen og dette kan derfor bli avklart nærmere realisering av anlegget. BA-området har en utstrekning som muliggjør bygging av avkjørsel og nedramping dimensjonert for 15 meter buss, men innenfor reguleringsplanen er det mulig å etablere andre løsninger. Planbestemmelsene åpner for at nøyaktig plassering kan justeres 2m.

Plassering av tilkomst: Innsender foreslår en annen adkomstløsning for tomten. Merknad tas ikke til følge.

Den anbefalte løsningen er anbefalt etter en helhetsvurdering. Løsningen er vurdert for blant annet trafiksikkerhet, kapasitet og forhold for gående, syklende, kollektivtrafikk og byutvikling. Løsning vil detaljeres i prosjekteringsfasen.

Ett av de gjennomgående kjørefeltene i hver retning er prioritert for buss som en del av tilrettelegging for det helhetlige kollektivsystemet.

Det er generelt ønskelig å trekke motorisert trafikk *vekk* for holdeplasser, ikke føre veger og trafikk tett inn på holdeplassen. Dette gjelder både for dagens situasjon og en fremtidig situasjon med annen bebyggelse på Tidetomten. Anbefalt løsning i reguleringsplanforslaget gir bedre forhold for gående ved bybaneholdeplassen.

Sentrumsformål på eiendom med krav om detaljregulering: Reguleringsplanen for Bybanen regulerer arealet som er nødvendig for å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkelruten. På Nyborg er det en offentlig områdeplan som vil legge viktige føringer for utviklingen i området, og detaljreguleringsplaner må koordineres med dette arbeidet – uavhengig av hvordan de er vist i reguleringsplanforslaget for bybaneprosjektet. Merknad tas ikke til følge.

Info om annet planarbeid:

Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler var på høring i 2022. Der foreslås det at man vurderer trafikkreduserende tiltak i Nyborg-området. I Strategisk planprogram er ett forslag å innføre kollektivgate (kun tillatt med gjennomkjøring for buss) i deler av Liamyrane, for eksempel ved at «gjennomkjøring» over bybanesporet kun er tillatt for buss. Dersom dette gjennomføres kan potensielt trafikkmengden reduseres og antall kjørefelt i Liamyrane reduseres fra det som er vist i reguleringsplanen for bybaneprosjektet.

Tidligere nevnte områdeplan for Nyborg vil også gi føringer for utviklingen i området. Grunneiere/naboer vil varsles med brev ifm. områdeplan for Nyborg.

Coop Hordaland SA

DS4-99, 10.03.2023

Merknad:

Setter pris på endringene som er gjort i justert planforslag. Gir økt trafiksikkerhet for fotgjengere og syklistene at adkomstveg til Tide-tomten er flyttet vekk fra Coop-tomten.

Reguleringsplanforslaget som helhet: det skaper store utfordringer å måtte flytte vareleveringssonen og snuhammeren for store semitrailere til ny klart adskilt fra sone for myke trafikanter. Coop ser det som nødvendig å måtte benytte deler av arealer på BS4, og ser frem til god dialog om makebytte.

Nåværende bruk:

- 2mill. årlige brukere av bygget, og for tilkomst til turvei rundt Liavatnet.
- Kunder og/eller turgåere kommer i front mot Åsamyrane, og på alle årets dager.
- I dag er det en fungerende trafikklogistikk som gir sikker trafikkflyt både for fotgjengere og bilister.
- Varelevering og avfallshåndtering skjer i syd-østre hjørne av bygget med en egen sikker snuhammer-sone for semitrailere.

Anleggsperiode: Foreslått løsning er fortsatt krevende i anleggsgjennomføringen, med BA helt inntil dagens bygg. Vil være utfordrende å drifte Coop i en anleggsperiode med varierende bruk av BA-området. Informerer om at butikken selger ferskvarer som kan gi store økonomiske tap bare ved stengning en kort periode. Fremhever at det er naturlig at BA-området flyttes til BS4. Ser at det kan være behov for en smal stripe BA-område på Coop-tomten langs banetraseen, men ser ikke at det skal være nødvendig å ha hele tomten som BA-område. Kan skape trafikkfarlige situasjoner mellom myke trafikanter og anleggstrafikk, og det vil lett oppstå store økonomiske tap for Coop som må erstattes.

Coop Hordaland ber om videre medvirkning og møter til planforslaget.

Fagetatens kommentar:

Reguleringsplanforslaget setter av nabotomt til sentrumsformål (BS4) med krav om detaljregulering. Reguleringsplanforslaget tar ikke stilling til tilrettelegging for kjørbart området på BS4 eller makebytte, og dette må derfor eventuelt følges opp i annet planarbeid.

Området BS4 er også satt av til midlertidig erverv i anleggsperioden (vist med stiplede skravur for midlertidig erverv). BA-område er midlertidig, BS permanent. Det vil si at også område BS4 vil kunne brukes til midlertidig rigg- og anleggsområde i anleggsperioden.

Videre detaljering og prosjektering vil definere tydeligere hvilke behov som finnes for utbygger (Bybanen Utbygging) i anleggsperioden. At et område er regulert til midlertidig BA-formål betyr ikke nødvendigvis at området skal brukes til bygge- og anleggsområde i hele anleggsperioden. Utbygger (Bybanen Utbygging) tar kontakt med grunneiere før anleggsarbeidet starter. Tilkomst skal ivaretas eller kompenseres. Selve reguleringsplanforslaget tar ikke stilling til erstatning/kompensasjon, og dette blir et tema når planen er vedtatt og tiltaket finansiert.

Viser til planbestemmelse §6.1.3.1: «Områder innenfor bestemmelsesområde Midlertidig bygge- og anleggsområde, kombinert med arealformål BA, kan benyttes til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre bybaneanlegget / veganlegget, herunder midlertidige omkjøringsveger, anleggsområder, tiltak for støyskjerming, riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell, midlertidig massedeponering, maskiner og brakker. Når anleggsarbeidet er avsluttet skal områdene føres tilbake til opprinnelig arealformål, og istandsettes.»

I tillegg til generelt behov for anleggsområde for å kunne gjennomføre tiltaket, er det på Coop-tomten blant annet infrastruktur under bakken som skal legges om. Anleggsperioden og behov vil detaljeres nærmere etter hvert som anleggsperioden nærmer seg.

Begrenset høring – Langarinden

Statens vegvesen

DS4-95, 09.03.2023

Merknad:

Viser til dialog med Plan- og bygningsetaten i etterkant av at reguleringsplanforslaget var på høring.

Endringsforslaget innebærer noe økt reisetid for syklister, og antallet avkjørsler øker. Det er positivt for sosial trygghet at myke trafikanter ledes til kryssing i plan og ikke via en undergang.

Det er viktig å gjøre sykkelruten attraktiv og konkurransedyktig, blant annet ved å forkjørregulere hovedsykkelruten. Dette må følges opp i skilt- og oppmerkingsplan som en del av byggeplanen.

Ny kryssløsning og tilhørende signalplan må ivareta prioritering av kollektivtrafikk langs Åsamyrane, samt sikre kort ventetid for syklister på hovedsykkelruten og myke trafikanter for øvrig. Fremhever viktigheten av at løsninger som bygges ivaretar trafiksikkerhet, og anbefaler at metodikk for trafiksikkerhetsrevisjon benyttes for utsjekk og justert løsning tilsvarende som for planforslaget ved offentlig ettersyn.

Fagetatens kommentar:

Videre vurderinger av trafiksikkerhet må gjøres i prosjekteringsfasen.

Forkjøringsrett fastsettes ikke i reguleringsplanen, og dette må følges opp videre i detaljering, og i skilt- og oppmerkingsplan (byggeplan).

Vestland fylkeskommune

DS4-96, 09.03.2023

Merknad:

Synes det er positivt at Bergen kommune mellom 1. og 2. gangs behandling av planforslag Bybanen til Åsane har gått gjennom aktuelle vegstrekninger med mål om å optimalisere forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk, samt integrere vegene bedre i byrommene.

Positivt at justert sykkelveg forenkler gang- og sykkeløsningene og gir bedre integrering av trafikantgruppene. Løsningen er rimeligere å bygge, og tar i tillegg mindre areal på C-tomten.

Løsningen innebærer etablering av signalregulert kryss. Ønsker primært ikke at bussholdeplasser etableres etter signalregulerte kryss, men av flere grunner er det ikke hensiktsmessig å gjøre dette her. Støtter på bakgrunn av dette foreslått plassering av bussholdeplass.

Vestland fylkeskommune stiller seg bak endringene i justert planforslag.

DS4-103, 17.03.2023

Merknad:

Ved en feil hadde ikke alle innspill fra VLFK kommet med i innsendt merknad. Utfyllende merknad er ettersendt etter frist for merknader til begrenset høring.

Justert løsning forenkler gang- og sykkelvegøsningene og gir bedre integrering av trafikantgruppene. Lysregulering er en ulempe, men bedre stigningsforhold er en fordel. Løsningen følger opp strategisk planprogram for Åsane og peker fremover mot fremtidig byutvikling i området. Løsningen er rimeligere å bygge og tar mindre areal på C-tomten.

Forkjørsregulert T-kryss ville vært foretrukket løsning for buss for å gi forutsigbar prioritering av kollektivtrafikk. Samlet sett vurderes det til at løsningen med signalanlegg og sykkelkryssing i plan må kunne aksepteres, tross i noen ulemper, for å kunne legge til rette for ønsket utvikling i området.

Fagetatens kommentar:

Ingen oppfølging nødvendig.

Fagetaten viser til Strategisk planprogram for Åsane sentrale deler som var på høring i 2022. Her ble det foreslått trafikale tiltak som prioriterer myke trafikanter og kollektivtrafikk. Et forslag innebærer å gjøre broen (Åsamyrane) som krysser E39 nord for C-tomten til kollektivgate. Dersom dette gjennomføres vil trafikkstrømmene og de trafikale forutsetningene i krysset endres. På lang sikt kan dette muliggjøre tiltak som reduserer de ulempene fylket peker på i sin merknad. Blant annet kan det søkes løsninger som gir sterkere kollektivprioritering i krysset, og annen plassering av bussholdeplasser. Dette må følges opp i annet planarbeid.

Bymiljøetaten

DS4-101, 10.03.2023

Merknad:

Naturfaglige vurderinger: Positivt at løsning legger mindre beslag på C-tomten. Mener fortsatt at det er uheldig at naturområdet nedbygges, og mener at C-tomten i sin helhet bør reguleres til grønnstruktur og parkområde, jf. den kommende naturstrategien, folkehelse og arealnøytralitet.

Trafikkfaglige vurderinger:

- Mener det blir mer attraktivt å sykle ved færre krysningspunkter, som vil gi bedre flyt langs Litleåsvegen.
- Uheldig at justert løsning legger opp til flere avkjørsler langs den kommunale vegen.
- Avkjørsel til eiendom 190/77 og 190/141 bør strammes opp. Smalere avkjørsler vil bidra til et mer forutsigbart og trafiksikkert krysningspunkt for gående og syklende.
- anbefaler kontroll av bredden på *annen veggrunn* (SVG) mellom Litleåsvegen og sykkelvegen. Ønsker primært at det settes av 1m bredde for tilstrekkelig areal til snøopplag, skilting og belysning langs kommunale veger.

Fagetatens kommentar:

Bredden på SVG i dette partiet er tilpasset tverrsnittet der hovedsykkelruten skal bygges og tilgjengelig areal. Innenfor reguleringsplanforslaget er det mulighet for justeringer i prosjekteringen.

I videre detaljering og prosjektering vil mer detaljert løsning for avkjørsler kunne sees nærmere på. Reguleringsplanen setter av areal, men inneholder mulighet for justeringer, spesielt mellom samferdselsformål.

I justert planforslag er det én avkjørsel mer enn i opprinnelig planforslag som var på høring nov-des 2022, men like mange som i dagens situasjon. Dette er fordi justert løsning i større grad baserer seg på at dagens avkjørsler videreføres. Justert planforslag gir dermed heller ikke behov for ny bro over kanalen til Litleåsvegen 2-4 siden dagens bro fortsatt kan brukes.