

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

Plannavn	Bybanen fra sentrum til Åsane Delstrekning 3: Eidsvåg tunnelen – Tertneskrysset
Arealplan-ID	PlanID 65820000 Områderegeringsplan
Saksnummer	PLAN-2022/20563
Utarbeidet av	Mayada Hassan
Sist revidert	30.09.2022, forslag til 1.gangs behandling for offentlig ettersyn

Private merknader – merknad til varsel om oppstart	
1	Ove Sundal
2	Øystein Sørhaug
3	Hege Jacobsen
4	Jan Olsen
5	Link arkitektur på vegne av Eidsvåg Senter AS
6	Vidar Sætre,
7	Blådalen Eiendomsutvikling AS v/Konseptbygg AS,
8	Jon Hoel
Offentlige instanser – merknad til varsel om oppstart	
9	VA-etaten [nå: Bergen Vann]
10	Byantikvaren
11	Bergen brannvesen
12	Bymiljøetaten, Bergen kommune
13	BKK Nett AS
14	Byarkitekten
15	Statens vegvesen
16	Hordaland fylkeskommune (HFK) [nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]
17	Mattilsynet
18	Fylkesmannen i Hordaland [nå: Statsforvalter]
19	Sjøfartsmuseet

20	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)
21	Avinor AS
22	Direktorat for mineralforvaltning
23	Helsevernenheten, Bergen kommune
24	Kystverket Vest
Lag, institusjoner og foreninger – merknad til varsel om oppstart	
25	Fortidsminne-foreningen
26	Nabolaget Øvre-Eide
27	Kalvatræet skole
28	07000 Bergen taxi
29	LUKS
30	Naturvernforbundet i Hordaland
31	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen
Lag, institusjoner og foreninger – merknad til varsel om utvidet plangrense	
32	Åstveitlunden velforening

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807500	Private merknader (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1	6	Ove Sundal Gnr. 209 bnr. 161	Peker på at han er i startgropen på byggesøknad for å gjøre boligen om til tomannsbolig (generasjonsbolig). Lurer på om nye planer vil ha konsekvenser for dette arbeidet.	<i>Merknad tas til orientering. I planforslaget blir deler av gbnr. 209/161 foreslått brukt til midlertidig rigg- og anleggsområde, i sammenheng med utbygging av hovedsykkelrute. I tillegg er et lite område nordøst på eiendommen tatt under arealformål annet vegareal. Det er ikke ventet at planforslaget, slik det foreligger, vil ha konflikt med framtidige planer for endring av boligtype.</i>
2	10 og 20	Øystein Sørhaug Midtkleiva 7, 5119 Ulset	<p>Det er uheldig at Bybanetraséen skal følge motorveien E39 langs store deler av strekket Åsane-Eidsvåg. Ønsker at det identifiseres en trasé som går utenom E39, og kommenterer at en tidsbesparelse på 2 minutter da er underordnet.</p> <p>Ønsker at Bybanen går mest mulig i dagen. Kommenterer at det er uheldig at Bybanen skal gå mye i tunnel, og ønsker en synlig Bybane for å sikre at den er relevant og sikrer transformasjon/byutvikling.</p> <p>Peker på at holdeplassen i Tertneskrysset bør etableres nærmest mulig idretts- og skoleanlegg ved Åstveit/Tertnes vgs. Ønsker egentlig at holdeplassen plasseres enda lengre nordvest.</p> <p>Kommenterer at Griggastemma fremstår som en snodig holdeplassplassering, da dette er et for tett på E39, litt i ingenmannsland, er vanskelig tilgjengelig fra alle områder i bydelen med sine bratte skråninger og ingen snarveier og et område uten stort potensial for byutvikling/transformasjon.</p>	<p><i>Merknaden er tatt til orientering.</i></p> <p><i>Det er forståelig at det er ønske om at Bybanen skal nå flere områder. Reguleringsplan og bybanetrase er basert på utredninger gjennomført i forbindelse med vedtak av konsekvensutredning i 2013 og 2018.</i></p> <p><i>Planlagt holdeplass knyttes til viktige målpunkt gjennom gangnett og snarveier, og den skal betjene flest mulig beboere, elever og ansatte med kort avstand. Det er lagt til rette for god kobling til lokalbusser slik at overgangen</i></p>

		<p>Ønsker at Bybanetraséen går innover mot Åstveit, Tertnes og Morvik, samt også Nyborg/Flaktveit. Peker på at dette kan bety behov for 1-2 holdeplasser ekstra mellom Tertneskrysset og Åsane terminal, samt 1-2 ekstra innover Nyborg/Flaktveit. Kommenterer at den ekstra reisetiden dette vil medføre er underordnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peker på at dette gir større passasjergrunnlag for Bybanen, samt øker mulighetene for internreiser i og rundt Åsane. - Viser til at flere service- og tjenestetilbud befinner seg i disse områdene, og ikke bare i Åsane sentrum. - Peker på at områdene Tertnes, Morvik og Flaktveit er områder som er klare for transformasjon og at Bybanen kan være en pådriver for dette. - Næringsområdene på Nyborg er en katastrofe for myke trafikanter, og trenger å transformeres i betydelig grad. Bybanen må være hovedinstrument for å sikre denne utviklingen. <p>Peker på at Bybanen også må tilby et godt tilbud for internreiser i Åsane bydel, slik at den kan brukes til kulturaktiviteter, servicetilbud, henting i barnehager, tilgang til turområdene i Hjortland, legestasjoner osv. Peker på at det bør åpnes for at flere kontorarbeidsplasser kan etableres i moderne lokaler i sentrale deler av Åsane.</p> <p><u>Sykkel:</u> Kommenterer at det er snodig at sykkeltraseen (14km) Bergen sentrum-Åsane er lengre enn Bybanetraseen (12,5km). Ønsker at sykkeltraseen inn mot sentrum kortes ned betraktelig.</p> <p>Kommenterer at høydeforskjeller gjør det mindre attraktivt å sykle, og peker på de store høydeforskjellene i aksene Åsane-</p>	<p><i>mellom bane og buss blir enkel og tilgjengelig.</i></p> <p><i>Tunnelløsningen fra konsekvensutredningen går fra Eidsvåg med trase øst for Griggastemma, og ble vedtatt av bystyret 2021. Denne er grunnlaget for banetraseen i planforslaget.</i></p> <p><i>Sykkel: I DS3 er Bybanetraseen kortere enn sykkeltraseen fordi den skal gå i tunnel fra Eidsvåg til Tertneskrysset, mens hovedsykkelruten vil gå i dagen langs Ervikveien. Målet er at sykkelvegen skal være lett tilgjengelig og betjene flest mulig.</i></p> <p><i>Det er også viktig å ta hensyn til landskap og eksisterende bebyggelse når en planlegger samferdselsanlegg.</i></p>
--	--	--	--

			Eidsvågtunnelen. Ønsker at sykkeltraseen etableres med mål om å jevne ut høydeforskjeller.	<p><i>Minimering av høydeforskjeller på sykkeltraseen ville medført store terrenginngrep og kostnader.</i></p> <p><i>Tekniske krav til sykkelrute er ivaretatt i planforslaget.</i></p>
3	12	Hege Jacobsen Gnr. 216 bnr. 459, Tyriveien 52	<p>Kommenterer at støy fra motorveien til tider er veldig sjenerende og umulig å unnsnippe. Lurer på hvilke rettigheter beboerne har med tanke på å få dekket utbedringer på eiendommene for å begrense støysjenansen.</p> <p>Lurer på om kommunen vil foreta nye støymålinger, samt om de vil foreta nye støymålinger under og etter prosjektet.</p> <p>Ber om at kommunen utfører støymålinger nå.</p> <p>Antar at endringer på veinettet vil medføre utbedringer og positive endringer for beboerne i områdene det er snakk om.</p>	<p><i>Merknad tas til følge.</i></p> <p><i>Sammen med reguleringsplanforslaget er det utarbeidet støyrapport med utførte støyberegninger for «utbygd situasjon», hvor reguleringsplanen er realisert, og «nullsituasjonen», uten nye tiltak.</i></p> <p><i>Beregningene i vedlagt støyrapport viser at gnr. 216 bnr. 459 vil ligge i gul støysone ved realisering av planen, opp mot rødt støynivå dersom planen ikke realiseres.</i></p> <p><i>Videre er det stilt krav til at det skal gjennomføres nye støyberegninger i prosjekteringsfasen før byggestart, og det skal kartlegges behov for lokale skjermingstiltak for støyutsatte boliger.</i></p>
4	24	Jan Olsen	<p>Kommenterer at Bybanestoppet i Eidsvåg bør komme så langt ut mot Eidsvågsneset som mulig for å sikre at Eidsvåg-beboerne har kortest mulig gang- og sykkelavstand til holdeplassen.</p> <p>Ønsker at det legges til rette for gode og mange sykkelparkeringer på Eidsvåg-stoppet. Peker på at mange vil sykle til Bybanestoppet når utbedring av Eidsvågveien med sykkelfelt er på plass.</p>	<p><i>Merknad tas delvis til følge.</i></p> <p><i>Bybanetraseen er vedtatt etter konsekvensutredningen i 2013 og vedtaket for forlenget Fløyfjell tunnel i 2018.</i></p>

			<p>Peker på at gang- og sykkel tunnelen til NHH bør ha inngang fra den øvre delen av Tyriveien, slik at trafikantene ikke må helt ned til Eidsvåg. Peker på at dette bedre vil knytte skole, idrettsanlegg og boligområdet på begge sider av Eidsvågtunnelen sammen.</p> <p>Postveien – den historiske veien – bør bevares og forhåpentligvis styrkes.</p> <p>Kommenterer at inntaksdammen til Eidsvåg Fabrikker, de tidligere andedammene ved parkeringen til Eidsvåg kirke og dammen i kirkehaven bør synliggjøres og styrkes.</p> <p>Peker på at det i dag kun er noen få arbeiderboliger igjen; Tyriveien 1 og 2, og Eidsvågbakken 7, 11 og 13. Arbeiderboligene til Eidsvåg Fabrikker er viktige bygninger for å bevare det historiske miljøet og illustrere hvordan tettstedet Eidsvåg har utviklet seg.</p> <p>Eidsvåg Fabrikker er uerstattelige områder med unike momenter som må skjermes fra videre utvikling. Peker på at dette gjelder den gamle løen, hovedhus, alleen med bøketrær, broen over elven og postveien som passerer igjennom.</p> <p>Selve fabrikkbygningene til Eidsvåg Fabrikker viser hvordan den teknologiske utviklingen har påvirket aktiviteten på anlegget, med spor fra gårdsbruk, mølledrift, tekstilproduksjon og kontordrift. Dette området må vernes for endringer som vil påvirke og viske ut historiens viktige utvikling.</p>	<p><i>Sykkelparkering ved stopp: Det blir foreslått minimum 40 parkeringsplasser for sykkel i tilknytning til bybanestoppet i Eidsvåg; 20 under tak, 10 i dagen og 10 for bysykkel/ elsparkesykkel e.l.</i></p> <p><i>Sykkel tunnel mellom Eidsvåg og Ytre Sandviken: Det har blitt fokusert på å bedre forbindelser for myke trafikanter ved å bl.a. legge til rette for nye gangforbindelser. Det blir foreslått ny gangveg mellom Tyriveien og hoved gang/sykkelveg for raskere tilgang.</i></p> <p><i>Den Trondhjemske Postvei: Det er ikke foreslått særskilte tiltak for Postveien som helhet, men planforslaget tar hensyn til de delene av postveien som den berører.</i></p> <p><i>Eidsvåg fabrikk og inntaksdam ved Eidsvåg fabrikk: Eidsvåg fabrikk ligger utenfor planområdet, og det er ikke foreslått tiltak der.</i></p> <p><i>Arbeiderboligene: Nevnte arbeiderboliger Tyriveien 1 og 2 ligger utenfor planområdet, og vil ikke bli direkte berørt.</i></p>
5	37	Link arkitektur på vegne av Eidsvåg Senter AS	<p>Kommenterer at det med dagens foreslåtte alternativ for bybane og veier, ikke vil være mulig å oppnå intensjonen om god byfortetting med urbane kvaliteter i Eidsvåg, og spesielt ikke for planområdet Øvre-Eide senterområde. Kommenterer videre at de svært</p>	<p><i>Helt siden planoppstart har fagetaten vært i kontinuerlig dialog med utbygger/ forslagsstiller Eidsvåg senter AS og deres</i></p>

		<p>omfattende trafikkarealene, (både langs dagens veisystemer og ny E39 i sydøst) og medførende utfordringer knyttet til sikkerhet, støy og luftforurensning, også gjør det vanskelig med fortetting slik tiltenkt i overordnede planer.</p> <p>Kommenterer at notatet/innspillet ikke presenterer forslag til løsninger, men kommer med innspill og behov for utredninger.</p> <p>Oppsummert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bør vurderes om av-/påkjøring til ny E39 må ligge i Eidsvågbyen, da dette systemet genererer mye trafikkstøy for området som er tiltenkt byfortetting. - Det bør vurderes å ha en «sammenhengende» tunnel fra Fløyfjellstunnelen til Griggastemma slik at Eidsvågdalen blir skjermet. Viser til at høydeforskjellene her gjør det vanskelig å håndtere trafikkstøy etter veilederen T-1442, som gjør grunnlaget for byfortetting vanskelig. Peger på at en slik løsning vil oppfylle ønsket om mest mulig kvalitative arealer for urban fortetting tett på bybanestopp og knutepunkt. - Det bør vurderes kulvert for biltrafikk i «bunnen av dagens «veisystem». Dette vil gi svært mange kvaliteter for etablering av bilfrie, urbane byrom. - Etterspør utredninger med prognoser som viser og el-kjøretøy og fremtidsrettede kjøretøy vil kunne minske trafikkstøy-utfordringene. - Det bør utredes om «skvisingen» av «byggbart areal for byfortetting» kan reduseres. - Det er ønskelig med parallell planlegging av Øvre-Eide senterområde og utlyst områdeplan. <p>Ønsker at utviklingen av Eidsvåg skal bli fremtidsrettet og attraktiv for alle og viser til slagordet «Byen på landet». Peger på at det er</p>	<p><i>rådgiver fra Link arkitektur/ Multiconsult. I tillegg til jevnlig informasjon og dialog-møter er det mottatt flere innspill for løsninger for bybane og E39. Disse er vurdert av fagetaten og av byrådsavd. for klima, miljø og byutvikling. Disse innspillene ble vurdert til å være kompliserte, og vil medføre høye kostnader og ha trafikale utfordringer.</i></p> <p><i>I planforslaget er det valgt en konseptløsning som minimerer kryssløsningen, og legger til rette for byutvikling. I tillegg er det tatt grep for å realisere miljølokk som sterkt minimerer effekten av støy og luftforurensning.</i></p>
--	--	--	--

			<p>utarbeidet planutkast som baserer seg på urbane «herlighetsverdier» med bebyggelse og utearealer som genererer trygghet og aktivitet.</p> <p>Peker på at dagens planarbeid har som formål å regulere til senterområde, og at endelig formål vil avklares i planarbeidet. Planforslaget er lagt i bero grunnet nødvendige detaljavklaringer i forhold til bybanetraseen til Åsane. Kommenterer at detaljavklaringer er i prosess og at de ser frem til konstruktiv dialog med kommunen i det videre arbeidet med DS3.</p>	
6	38, 44 og 45	Vidar Sætre, Åstveitvegen 3	<p>Foreslår at sykkel tunnelen har utgang på nordsiden av Eidsvågtunnelen, for å sikre en god kobling til Eidsvåg skole via både øver og nedre Tyriveien.</p> <p>Foreslår bybane, inkludert holdeplass, og sykkeltrasé i bro over dalen for å unngå for mye oppoverbakker og konflikt med biltrafikk.</p> <p>Foreslår bruk av Rema 1000 sin parkering til innfartsparkering.</p> <p>Anbefaler en sykkel tunnel parallelt med dagens motorvei og videre langs motorvegen på utsiden av RE-bil sine lokaler fremfor å sykle Erviksvingene.</p> <p>Foreslår å legge Bybanen i det vestlige løpet av Selviktunnelen.</p> <p>Ønsker holdeplass på vestre side av Griggastemma for å sikre kortere reiseavstand til tyngre reisemål som Blådalen, Åstveit sykehjem, Tertnes vgs. mm., samt åpne for fortetting ved Glaskartunnelen.</p> <p>Ønsker at friluftsområdene rundt Griggastemma bevarer, og at det derfor ikke fortettes for mye her.</p> <p>Foreslår å legge banen i bro der den krysser Storbotn, nær Ervikveien.</p>	<p><i>Merknad tas til orientering.</i></p> <p><i>Sykeltrase er foreslått å ligge i vestre tunnellopp, nettopp for å sikre gode tilkoblingsmuligheter med bebyggelse og målpunkt i vest. Det er planlagt direkte gangforbindelse mot Eidsvåg skole.</i></p> <p><i>Løsning for sykkel- og bybanetrase ligger på bakkenivå, og følger mest mulig dagens terreng. Foreslått løsning kommer ikke i konflikt med biltrafikken og unngår unødvendige konstruksjoner.</i></p> <p><i>Planforslaget legger kun til rette for innfartsparkering ved Vågsbotn.</i></p> <p><i>Bybanen vil gå i nytt tunnellopp vest for eksisterende Selviktunnelen med holdeplass nordøst for Griggastemma.</i></p> <p><i>Ved Griggastemma er det kun regulert nødvendig areal for å gjennomføre</i></p>

			<p>Ønsker ikke depot ved Griggastemma, da dette vil ødelegge det blågrønne området. Et depot i dette området må i så fall legges på et tak over motorvegen like nord for Glaskartunnelen.</p> <p>Ønsker en holdeplass ved Griggastemma lenger sør enn det som er foreslått; vis-a-vis Blådalen 4-8 fremfor ved Tertneskrysset. Kommenterer at dette vil minke behovet for å fjerne skog. Kommenterer at Tertnes kan betjenes like bra ved at det kan bygges en snarvei opp til Tertnesveien 21. Foreslår navnet «Blådalen».</p>	<p><i>bybaneprosjektet. Det blir derfor noe utfylling og tilrettelegging nord i Griggastemma, men samtidig styrkes blågrønne kvaliteter med etablering av turvei og tilgang til vannet.</i></p> <p><i>Bybanen vil ikke krysse Storbotn, men kommer ut av tunnel under veien.</i></p> <p><i>Det er ikke regulert depot ved Griggastemma. Depot reguleres i Åsane i (delstrekning 4).</i></p>
7	46	Blådalen Eiendomsutvikling AS v/Konseptbygg AS, gnr./bnr. 209/492	<p>Eiendommen er ubebygget og har potensiale for utbygging.</p> <p>Anser dette området som utbyggingseiendom. Peker på at det i området rundt det planlagte bybanestoppet er tre sentrale grunneiere; Bergen kommune/Bergen Tomteselskap, Hfk/Svv og dem.</p> <p>Behov for gode kommunikasjonsveier til vår nye bebyggelse, eksisterende boligbebyggelse og skolene på Tertnes.</p> <p>En omlegging av Ervikveien bør også vurderes, noe som kan gi grunnlagt for planfri kryssing fra bybanestoppet til områdene vestover.</p> <p>I et slikt arbeid bør en se bort fra dagens eiendomsgrenser for å finne en god løsning. Arealer kan på et senere tidspunkt dels erverves og/eller makebyttes.</p> <p>Man ser gjerne for seg at det avholdes et møte med Bergen kommune, hvor utvikling av området kan diskuteres.</p>	<p><i>Merknad er delvis tatt til orientering.</i></p> <p><i>Det er avholdt informasjonsmøte med Blådalen Eiendomsutvikling AS.</i></p> <p><i>Det har vært høyt prioritert i planforslaget å sikre gode forbindelser mellom bybanestopp, omkringliggende målpunkt og eksisterende bebyggelse.</i></p> <p><i>Omlegging av Ervikveien: Det har ikke vært aktuelt å legge om traseen til Ervikveien, men etablering av sykkelveg og fortau, samt flytting av busstopp, vil naturlig nok medføre endringer av vegprofilet. Hovedgrepet i endringen er omlegging av Tertneskrysset for å øke trafiksikkerheten og tilstrekkelig trafikkavvikling.</i></p>

				<p><i>Det er planlagt en allmenning fra bybaneholdeplassen mot Tertnesveien som vil korte ned avstanden til skoler, idrettsanlegg og andre målpunkt betraktelig. Første del av gangforbindelsen ligger i dette reguleringsplanforslaget, den andre delen av gangaksen ligger utenfor planavgrensningen for denne planen.</i></p>
8	67	Jon Hoel, Bjørndals-skogen 145, 5170 Bjørndalstræ	<p>Det må tenkes effektive byttemuligheter mellom buss og bane slik at utforming av holdeplassen i Tertneskrysset har mulighet for matebuss som kjører til Åsane terminal- Ulsetåsen- Tertneskrysset. Bussene kan stoppe midt mellom banesporene på holdeplassen. Reisende kan gå rett fra bussen og inn på banen og omvendt lik Hannover ved stasjonen Heidjerhof, det samme kan vurderes i Eidsvåg.</p>	<p><i>Merknad tas til orientering.</i></p> <p><i>Planforslaget legger opp til gode overgangsmuligheter mellom buss og bane ved begge bybanestopp i (delstrekning 3). Det er vanskelig å legge til rette for en sømløs overgang som beskrives i merknaden ved Griggastemma fordi baneholdeplassen ligger lavere enn vegsystemet rundt.</i></p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807500	Offentlige (Avsender)	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
9	39	VA-etaten [nå: Bergen Vann]	<p><u>Generelt:</u></p> <p>VA-rammeplaner skal inngå som en del av reguleringsplanen, jfr. bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2010, pkt. 8. Det skal utarbeides VA-rammeplan parallelt med reguleringsarbeidet. VA-etaten peker på at det i reguleringsbestemmelsene må stilles krav om at VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen. VA-etaten beskriver grundig punktvis hva som skal dokumenteres i VA-rammeplanen.</p> <p>Beskriver at VA-rammeplanen utarbeides med faglig veiledning fra VA-etaten. Ferdig utarbeidet VA-rammeplan sendes til VA-etaten for uttale i forkant av behandling etter PBL. Komplette VA-rammeplan skal vedlegges planforslaget til 1. gangs behandling.</p> <p>Beskriver at løsninger for håndtering av overvann og flom må vurderes og innarbeides i tidlig planfase, samt følges opp i anleggsfasen. Viser til VA-norm for BK, retningslinjer for overvannshåndtering.</p> <p>Eksisterende avrenningssituasjon skal i størst mulig grad opprettholdes ved å etablere anlegg for fordrøyning og infiltrasjon av overvann.</p> <p>Det er nødvendig å legge til rette arealer der vannet kan føres videre uten å gjøre skade, ved situasjoner der nedbør er større enn</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge. Det er utarbeidet VA – rammeplan som del av planarbeidet. Videre er det etablert egen møteserie med BV for samhandling, dialog og utvikling av løsninger. Overordnede planer, føringer og retningslinjer er lagt til grunn. Det er også gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet Bergen Vann.</i></p> <p><i>Løsninger for håndtering av overvann og flom er vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan. Det er satt av areal til infiltrasjon og fordrøyning av overvann.</i></p> <p><i>Det vises til VA-rammeplan med infrastrukturplan på hver delstrekning for nærmere detaljer om vannforsyning og avløp.</i></p>

		<p>avløpssystemets kapasitet. Slike flomveger må planlegges og vises i reguleringsplaner og i tekniske planer.</p> <p>I den grad Bybanen legges høyere eller lavere enn eksisterende gategrunn/terreng må eksisterende avrenning/flomveger sikres.</p> <p>Utbyggingen må ivareta hensynet til kontinuerlig drift og vedlikehold av VA-anleggende, både i anleggs- og driftsfase. Midlertidige planer for vannforsyning, avløps- og overvannshåndtering må lages for anleggsfasen. Planer for midlertidig situasjon må tas med i VA-rammeplan.</p> <p>Forutsetter at tekniske løsninger knyttet til eventuelle konfliktpunkter mellom VA-anlegg og Bybanen løses i tett samarbeid med VA-etaten.</p> <p>VA-kart for alle DS er lagt ved.</p> <p>VA-etaten ønsker et samarbeid om VA-rammeplanen der VA-etaten vil bidra med faglig oppfølging og direkte veiledning til VA-konsulent som skal utarbeide planen.</p> <p>VA-etaten ber om å bli kontaktet ved oppstart av utarbeidelse av første tilbudsgrunnlag i prosjektet.</p> <p><u>DS3 spesifikt:</u></p> <p>Jordalsvatnet er drikkevannskilde for store deler av Åsane. Det er viktig at man unngår fare for forurensning ved bygging av banen og når den er i drift.</p> <p>Det vises til at det ble etablert eget overvannssystem da motorvegen i sin tid ble lagt gjennom nedbørfeltet til Jordalsvatnet for å føre forurenset vann ut av nedbørfeltet, og det er viktig å være oppmerksom på dette forholdet.</p>	<p><i>Det er foreslått løsning for bane, E39 og vegkryss i Eidsvåg som ikke har direkte inngrep mot drikkevannskilden. Det er ingen nye anlegg som berører Jordalsvatnet direkte. Der E39 legges på noe fylling ut mot Jordalsvatnet, bør man om mulig, ha natursteinmur for å begrense den direkte virkningen. I forslag til bestemmelser er det satt krav om utarbeiding av beredskapsplan før man</i></p>
--	--	---	--

			<p>Det må tas tilstrekkelig hensyn i forbindelse med eventuelt sprengningsarbeid for å unngå lekkasje fra kilden og eventuelt tilførsel av forurensning til vannkilden.</p> <p>Bygging innenfor nedbørfeltet til drikkevannskilden er i strid med klausuleringsbestemmelsene for Jordalsvatnet, og kan derfor ikke tillates. For bygging nær og delvis inntil dammen til Jordalsvatnet må det foretas en ROS-analyse.</p> <p>Det er viktig å sørge for at sprengningsarbeider ikke kan skade Glasskaråsen høydebasseng. Bassenget ligger nord for Jordalsvatnet, er en råsprenget tunnel på cirka 1 km, som fungerer som en del av overføringsnettet.</p> <p>Hensyn til drikkevannet må ivaretas i den videre plan- og gjennomføringsfasen.</p>	<p><i>kan starte utbygging i nedbørsfeltet. Beredskapsplanen skal ta for seg farer for forurensning av drikkevannskilden i anleggsperioden, samt tiltak for å forhindre dette. Beredskapsplanen skal utarbeides i samarbeid med Bergen Vann. For mer detaljer vises det til risiko- og sårbarhetsanalyse, overvannshåndtering og miljøprogram.</i></p>
10	40 / 41	Byantikvaren	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Beskriver at det aktuelle strekket mellom sentrum og Ytre Sandviken er blitt dokumentert og analysert i en rekke sammenhenger de siste 20 årene, men at strekket Eidsvåg – Åsane ikke er like godt dokumentert og behandlet, og at kunnskapen om disse områdene er noe mangelfull. Det vil bli behov for å gå nærmere inn på problemstillinger og løsninger ved detaljering av traseen, og deler av den vedtatte traseen er heller ikke tilstrekkelig utredet. Dette gjelder i stor grad forlengelsen av Fløyfjellstunnelen med tunnelinnslag både i Sandviken og Eidsvåg.</p> <p>Hensynet til kulturminner og kulturmiljø må vektlegges gjennom hele prosjektet.</p> <p>Store deler av bybanetraseen vil komme i berøring med svært verdifulle kulturminner og kulturmiljøer. Dette tilsier at det må gjøres et grundig arbeid for å sikre verdiene i arbeidet med de</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p>Underveis i planarbeidet har det vært tett dialog med Byantikvaren.</p> <p><i>Byantikvaren har utarbeidet kulturminnedokumentasjon for planområdet og tilstøtende områder i Kulturminnegrunnlag for bybanen Bergen Sentrum- Åsane (2012) og Tillegg til kulturminnegrunnlag - delrapport 3 (2018). Det vises til disse dokumentene for utfyllende informasjon om kulturminner og kulturmiljøer i og rundt planområdet.</i></p>

			<p>ulike reguleringsplanene. Reguleringsplanen må sikre at det stilles høye krav til detaljutføring og materialbruk.</p> <p>Ber om å få være i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i det videre planarbeidet.</p> <p><u>DS3 spesifikt:</u></p> <p>Strekket vil komme i berøring med kulturmiljøet ved Eidsvåg fabrikker og planarbeidet som er startet opp i dette området. Det blir viktig å se disse planene i sammenheng for på best mulig måte bevare og fremheve de kulturhistoriske kvalitetene i området.</p>	<p><i>Reguleringsplanene er utarbeidet i tråd med Kulturminnestrategien i Bergen vedtatt i juni 2019.</i></p> <p><i>I planbeskrivelsen til de ulike delstrekningene er det beskrevet virkninger og konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</i></p> <p><i>For virkninger av planene se også Kulturminnefaglig dokumentasjon av objekter som reguleres revet per delstrekning, ved navn: RA-DS4-011, RA-DS3-011, RA-DS2-013, RA-DS1-009.</i></p> <p><i>Det er jobbet målrettet for å begrense riving av bygg med kulturminneverdier. Det ble avholdt flere dialogmøter i løpet av planprosessen for å minimere negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.</i></p> <p><i>Det vurderes at de planlagte tiltakene er i tråd med intensjonen om å begrense negative konsekvenser, er ivarettatt for kulturmiljøene ved Eidsvåg fabrikker, Øvre Eide gård og det gamle kommunehuset.</i></p>
11	43	Bergen brannvesen	<p><u>Generelt:</u></p> <p>De planlagte bybane- og sykkeltraseene vil endre trafikkavviklingen slik den er i dag. Det forutsettes at traseene ikke reduserer tilkomst og areal for oppstillingsplasser for brannvesenets utrykningskjøre-</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge.</i></p>

			<p>tøy. Dette er viktig både under anleggsperioden og når traseene er ferdigstilt.</p> <p>Videre forutsettes det at brannvesenet holdes løpende orientert om forhold som kan ha innvirkning på tilkomstmuligheter, samt forhold som gjelder endring i kapasitet eller plassering av uttak for slokkevann. Det vil kunne være behov for gjennomgang av tilrettelegging for utrykningsveier for å ivareta eksisterende tilgjengelighet og innsatstider.</p> <p>Beredskap i forbindelse med tunneldriving må vurderes særskilt. Forhold rundt beredskapsorganisasjonen må være avklart før oppstart av tunneldriving.</p> <p>Viser til «Veiledning – tilrettelegging for innsats», en informasjon fra Bergen brannvesen om plassbehov ved tilkjørsel og oppstilling for brannvesenets kjøretøy på brann- /skadested. Dokumentet finnes på Bergen brannvesens internettside.</p> <p>Det må gjennomføres beredskapsanalyser for delstrekninger og hele strekningen Bergen sentrum-Åsane som helhet. Ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst- og innsatsmuligheter.</p> <p><u>DS3:</u> Det må gjennomføres beredskapsanalyser for DS3 og hele strekningen sentrum - Åsane som helhet. Man ber om at det kalles inn til møter som omhandler nødetatenes tilkomst og innsatsmuligheter.</p>	<p><i>Det er gjennomført egne møter med Bergen Brannvesen i løpet av planprosessen, der brannanalyser og beredskapsrelaterte tema er diskutert på tvers av alle strekninger innenfor BT5.</i></p> <p><i>Bergen Brannvesen er blitt involvert, og det er satt krav til beredskapsplan i bestemmelsene. Foreslåtte løsninger i planen tar hensyn til branntilkomst. Det er gjennomført risikoanalyse for Eidsvågtunnelen og forlenget Fløyfjelltunnel som munner ut i Eidsvåg.</i></p>
12	28	Bymiljøetaten, Bergen kommune	<p><u>Generelt:</u> Bymiljøetaten uttaler at de må involveres i planleggingen og utformingen av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn.</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge</i></p> <p><i>Det er gjennomført flere møter med Bymiljøetaten. Bymiljøetatens innspill er blant annet fulgt opp gjennom disse</i></p>

		<p>Bybane gjennom sentrum vil påvirke byrommene i stor grad. Det må tas hensyn til byforming og bybruk.</p> <p>Hensynet til landskap, byrom og tilpasning til sideterreng og omgivelsene må vektlegges gjennom hele prosjektet. Dette må også i størst mulig grad gjelde for nødvendige midlertidige tiltak i gjennomføringsfasen.</p> <p>Bymiljøetaten må bli involvert i planlegging og utforming av holdeplasser og andre byrom tidlig i planprosessen, med tett dialog også før planene blir lagt ut til offentlig ettersyn. Det bør også bli avklart på et tidlig tidspunkt hvilke offentlige områder Bymiljøetaten skal ha ansvar for. Dette gjelder både veger, torg, snarveier, sykkel- og gangtraseer og andre aktuelle områder.</p> <p>Hensynet til natur og friluftsliv må vektlegges og det biologiske mangfoldet må ivaretas eller styrkes. Foreslår styrking av biologisk mangfold ved at «grå» områder beplantes. For deler av strekningen må hensyn til jordvern vektlegges.</p> <p>Beskriver at det er nødvendig at det utarbeides en beplantningsplan for bytrær langs traseen. Det må gjennomføres en kartlegging av verdifull vegetasjon, og en tiltaksplan for å sikre denne.</p> <p>Blågrønne strukturer og elementer skal bevares og forsterkes, og hensynet til disse må veie tungt.</p> <p>Byggegrenser langs sjø og vassdrag fastsatt i KPA må gjelde. Park/natur/randvegetasjon langs vann og elver må bevares.</p> <p>Det pekes på at det blir et stort behov for deponering av masser som en følge av utbyggingen. Det må utarbeides en plan for deponering og transport av masser. Hensynet til vann og vassdrag må veie tungt, og deponering av masser i Griggastemma og videre utfylling i Jordalsvatnet må unngås. Dersom inngrep i eller ved vann og vassdrag planlegges, må vassdragskompetanse i Bymiljøetaten kontaktes.</p>	<p><i>møtene. Bymiljøetaten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</i></p> <p><i>Hensynet til grønne kvaliteter i/langs veg- og baneanlegg er vektlagt, og fremgår av bestemmelser.</i></p> <p><i>Bytrær er forsøkt ivaretatt i planforslaget. Planbestemmelser på DS1 beskriver at trær skal gjenbrukes og erstattes så langt det er mulig. Generelt er det etterstrebet å inkludere grønne kvaliteter langs bane- og sykkeltrase i form av blant annet trerekker, beplantede buffere, gress i spor, gode koblinger til nærliggende blågrønne områder.</i></p> <p><i>Massedeponering og ut-transport, se egen rapport for Massedisponeringsplan.</i></p> <p><i>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensede masser vises</i></p>
--	--	---	---

		<p>Forutsetter at Forurensningsforskriften kapittel 2 følges. Dette gjelder vurdering av mulig forurenset grunn i områder der terrenngrep er planlagt gjennomført, og eventuell nødvendig kartlegging av omfang. For forurenset grunn må det utarbeides en plan, som må godkjennes av kommunen etter kap. 2 i forurensningsforskriften, for håndtering av disse massene.</p> <p>Trafikkfaglige forhold:</p> <p>En tiltakspakke for de trafikale løsningene, inkludert gjennomgående sykkeltrase, legges til grunn for planarbeidet, jfr. konsekvensutredning (2013). Temaet vil bli behandlet i en egen tiltakspakke, som vil bli oppdatert som en del av vurderingene i skissefasen av prosjektet. Bymiljøetaten må bli inkludert i dette arbeidet.</p> <p>Areal som er nødvendig for å vise tilknytning til tilgrensende veier og andre kommunale anlegg må inkluderes i planområdet.</p> <p>Dersom tilgrensede gater i boligområder får sterkt endret bruk, må disse inkluderes i planområdet.</p> <p>Offentlige trafikkområder skal planlegges i tråd med normalkravene angitt i Vegnormer for Bergen kommune og Statens vegvesens håndbøker.</p> <p>Avvik fra normalene skal unngås så langt som mulig, og eventuelle fravik skal tydelig komme fram i planen, begrunnes og dokumenteres. Valg av vegklasse skal også begrunnes.</p> <p>Trafikkreguleringer på offentlig veg skal følge vegtrafikklovens bestemmelser, og eventuelle ønsker om spesielle reguleringer krever omtale, og særlig godkjenning.</p> <p>Det skal komme tydelig frem dersom planen nødvendiggjør bygging av konstruksjoner eller andre forhold som vil gi særlige utfordringer med tanke på fremtidig drift og vedlikehold.</p>	<p><i>det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslag (rapport RA-DS0-009).</i></p> <p><i>Det er gjennomført en rekke møter om trafikale løsninger og trafikkfaglige forhold underveis i planarbeidet. Representanter fra trafikkfaglig miljø hos vegeier og vegmyndighet har deltatt for å sikre gode at planen ivaretar krav knyttet til trafikkfaglige forhold.</i></p> <p><i>Trafikksikkerhet er beskrevet i planbeskrivelsene under blant annet Trafikksystem (Planområdet – dagens situasjon) og Samferdsel og mobilitet (Virkninger og konsekvenser av planforslaget).</i></p> <p><i>Formål med prosjektet er blant annet å regulere areal til å bygge og drifte hovedrute for sykkel. Detaljene i planforslaget viser hvordan sykkelruten blir ivaretatt på hele strekningen.</i></p> <p><i>Planforslaget legger opp til et sammenhengende gang- og sykkeltilbud med koblinger mot dagens gang- og sykkeltilbud, og sykkelruter vist som en del av sykkelnettet i kommunens Sykkelstrategi.</i></p>
--	--	--	--

		<p>Planen skal inneholde rekkefølgebestemmelser som fastsetter når gjennomføring mht. til opparbeidelse og/eller utbedring av kommunale vegområder skal skje.</p> <p>Trafikksikkerhet:</p> <p>Trafikksikkerhet skal være en del av planarbeidet og beskrives i eget punkt, med særlig vekt på myke trafikanter og universell utforming. Fartsnivået er en viktig faktor for trafikksikkerheten og må drøftes særskilt.</p> <p>Det må planlegges gode løsninger for fortau, gang- og sykkelveger til, langs og gjennom planområdet. Gang- og sykkelveger skal være sammenhengende og tilknyttet omkringliggende gang- og sykkelveger. Krysningpunkt skal vurderes spesielt, i tråd med Svv håndbok V127.</p> <p>Det vises til Bergen kommune sine krav til universell utforming på alle bygg og anlegg, herunder veganlegg beregnet for myke trafikanter.</p> <p>Viser til vedtatt Trafikksikkerhetsplan for Bergen 2014-2017.</p> <p>Avkjørsler:</p> <p>Avkjørsler fra kommunal veg skal vises i plan og følge gjeldende krav i henhold til Svvs håndbøker N100 og V121. Tallet på avkjørsler fra offentlig veg tilstrebes holdt på et minimum. Frisiktsoner må sikres tilstrekkelig areal på plankartet.</p> <p>Veglys:</p> <p>Veglys skal omtales og være en del av rekkefølgekravene, også ved oppgradering/endret bruk av eksisterende veg.</p> <p>Dokumentasjon i planarbeidet:</p>	<p><i>Reguleringsplanforslaget (planbestemmelsene) beskriver for flere holdeplasser langs traséen at det skal opparbeides sykkelparkeringsplasser, og plasser for bysykler e.l.</i></p> <p><i>DS3: Det er tatt hensyn til drikkevannskilde ved utarbeiding av planforslaget. Det er også hensyntatt blågrønn struktur ved Griggastemma og langs Ervikveien.</i></p>
--	--	--	---

		<p>Skjæringer og fyllinger skal vises på plankartet, og det skal dokumenteres at skjæringer o.l. er vurdert med tanke på fremtidig sikringsbehov.</p> <p>Normalprofil og lengdeprofil for vegareal skal lages for hver enkelt strekning som reguleres som offentlig vegareal, og normalprofiler må vises på plankartet eller beskrives i reguleringsbestemmelsene. Det siste gjelder tilsvarende for breddeutvidelser. Ved enfeltsveger skal møteplasser fremgå tydelig i planen.</p> <p>Bymiljøetaten viser til at de skal ha tilsendt detaljerte tekniske planer (inkl. veglys og skiltplan) til godkjenning for nye kommunale vegområder, og ved endringer på eksisterende kommunale vegområder, før søknad om igangsettelse sendes. De tekniske detaljplanene skal utformes i henhold til Svvs håndbok R700.</p> <p>Areal til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal vurderes i en tidlig planfase. Veiledende vegtekniske detaljplaner skal legges til grunn ved førstegangsbehandling av alle planer.</p> <p>Bymiljøetaten kommenterer at de vil komme med ytterligere kommentarer når det foreligger plan for adkomst, vegareal, gang- og sykkelveger og parkering til, langs og i planområdet.</p> <p>Sykkel generelt:</p> <p>Forutsetter at planavgrensningen er tilstrekkelig for å legge til rette for hovedsykkelrute. For å legge til rette for sykkelveg med fortau trengs en bredde på minimum 4-6 meter.</p> <p>Arealbruk på offentlig eid, men privat brukt areal, må avklares. Tilrettelegging for allmennheten på slike arealer må prioriteres. Mulige koblinger fra hovedsykkelrute/gangakser til sjøen må utredes.</p> <p>I den grad sykkelvegen skal tilknyttes tilgrensende områder, må dette vises og planområdet inkludere dette.</p>	
--	--	---	--

			<p>Plassering av bysykkelstativ bør vurderes som tema i den videre planprosessen.</p> <p>Øvrig medvirkning:</p> <p>Bymiljøetaten ønsker i hensiktsmessig grad å bli kontaktet og involvert i planprosessen i tiden fremover, og vil komme tilbake med en nærmere angivelse av tema og områder som de i særlig grad ønsker å være i dialog om. De kan i den sammenheng også informere om prosjekter som Bymiljøetaten er involvert innenfor eller i nærhet til planområdet. ***</p>	
13	35	BKK Nett AS	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Anlegg som drives i samsvar med anleggskonsesjon bør inntas som hensynssone i arealplaner. Dette gjelder dog ikke kablede anlegg under bakken, som av beredskapsmessige hensyn ikke bør inntegnes i plankart.</p> <p>BKK beskriver at BKK Nett har ansvar for å utarbeide en kraftsystemutredning som skal sikre en rasjonell utbygging av regionalnettet. Rapporten oppdateres annethvert år (sist oppdatert juni 2018) er tilgjengelig på BKK sine nettsider. BKK viser til at det i kraftsystemutredningen er beskrevet to tiltak som vil komme i berøring med planområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny 132 kV -forbindelse fra Koengen transformatorstasjon til Sandviken transformatorstasjon. • Ny 132 kV -forbindelse fra Sandviken transformatorstasjon til Jordal transformatorstasjon. <p>Gjennomføringen for disse tiltakene er angitt frem til 2025 og 2030. BKK beskriver at strømforsyning av nye likerettere og bybanestopp også vil medføre behov for fremføring av nye høyspenningskabler og etablering av nettstasjoner. BKK uttrykker at behovet for nye</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge</i></p> <p><i>Det er gjennomført flere møter med ledningseiere og aktører mtp. teknisk infrastruktur under bakken, blant annet BKK Nett AS.</i></p> <p><i>Konflikter med dagens anlegg, omlegginger, oppgradering og fornying av anlegg, og BKK Nett sine planer for nye/forsterking av anlegg er beskrevet i Teknisk forprosjekt på hver delstrekning. Dette må også følges opp nærmere i prosjektering og byggefase.</i></p> <p><i>BKK er involvert i planprosessen når det gjelder nødvendige tekniske behov for omlegging av høyspentinstallasjoner i byggefase og driftsfase. Dette gjelder spesielt i Eidsvåg hvor det er behov for en stor omlegging i forbindelse med forlenget Fløyfjelltunnel.</i></p>

		<p>nettanlegg må tas hensyn til i det videre arbeidet med reguleringsplanene.</p> <p>BKK beskriver at kartunderlag som beskriver deres nettanlegg på forespørsel kan oversendes fra deres gravemeldingstjeneste. For kartunderlag som viser kraftsensitive opplysninger, må det inngås en sikringsavtale, og det kreves taushetserklæring før slikt kartunderlag kan utleveres.</p> <p>BKK beskriver at det av beredskapsmessige hensyn ikke er ønskelig at kabeltraseer inntegnes i planen, jfr. Forskrift om beredskap i kraftforsyningen §6-2, og NVEs veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.</p> <p>BKK forteller at de ønsker å bidra i det videre planarbeidet og i de tekniske forprosjektene, for å i samarbeid kunne komme frem til gode totalløsninger for Bybanen og BKK Netts infrastruktur.</p> <p><u>Bybanetraseen:</u></p> <p>De delene av traseen som planlegges som tunnel, bortsett fra i områdene ved tunnelinnslagene, vil i utgangspunktet i liten grad komme i direkte konflikt med deres eksisterende nettanlegg. Der traseen planlegges som daglinjestrekninger, vil den komme i konflikt med deres forsyningsanlegg i ulik grad.</p> <p>De informerer videre om at hovedkonfliktpunktene mellom vedtatt Bybanetrase og BKK Netts anlegg ble kommentert i deres høringsuttalelse til konsekvensutredningen 2013. Videre beskrives en oppsummering av de viktigste konfliktpunktene. For samtlige av konfliktpunktene, beskriver BKK at forbindelsene som berøres er viktige for strømforsyningen av ulike deler av Bergen og at det følgelig ikke kan påregnes at samtlige kabler eller ledninger i hvert enkelt konfliktpunkt kan kobles ut samtidig. Tiltak i de ulike punktene må også sees i sammenheng, slik at utkoblinger ikke skjer flere steder samtidig.</p>	
--	--	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • OPI-kanal i Småstrandgaten som ble etablert i 2007. • Planlagt tunnelinnslag i Sandbrogaten kommer i direkte konflikt med 45kV-kabelforbindelsen mellom Koengen og Sandviken transformatorstasjoner. Denne forbindelsen er eneste forsyningsmulighet til Koengen transformatorstasjon. Kablene er oljetrykkskabler, og en omlegging vil bli teknisk komplisert og kostnadskreven. • Koengen transformatorstasjon ligger delvis innenfor den skisserte plangrensen. Av beredskapshensyn er det viktig at BKK Nett sikres adkomst for trailertransport fra Sjøgaten via Bontelabo. • Hovedtraseen for 11kV-kabler fra Koengen transformatorstasjon mot Bergen sentrum i Sandbrogaten. • OPI-kanal for 22kV-kabler i Åsamyrane. • Bybanetraseen krysser 132kV-luftledningen til Salhusvegen transformatorstasjon, som forsyner store deler av Åsane bydel. Luftledningen drives under særskilt anleggskonsesjon. Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF 2006) angir avstandskrav fra linjen til kryssing og nærføring for andre elektriske installasjoner og anlegg. Ledningen er eneste forsyning til Salhusvegen transformatorstasjon, og det kan derfor ikke regnes med at linjen kan kobles ut. <p>Anleggsarbeid nær BKK Netts anlegg kan også medføre risiko for brudd på strømforsyningen som følge av rystelser.</p>	
14	31	Byarkitekten	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Byarkitekten har satt i gang arbeidet med rullering av Bergen kommunes arkitekturstrategi, og støtter planenes ambisjoner og fokusområder.</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge</i></p> <p><i>Det er gjennomført flere møter med Byarkitekten. Byarkitektens innspill er</i></p>

		<p>Plassering av holdeplassene vil ha innvirkning på bevegelsesmønstre og utforming av byrom og gatenett i etablerte områder, og vil legge premisser for by- og byromstrukturen i lokalsenter områdene.</p> <p>Byarkitekten ønsker å delta aktivt i reguleringsarbeidet, vedr helhetsløsninger ved nye holdeplasser, spesielt i skissefasen av arbeidet.</p> <p>Ønsker å bidra til at ny kommuneplans begreper, «stedets egenart» og «karakter» gjøres forståelige, og at transformasjonsråder fra sentrum til Vågsbotn sikres forutsigbarhet for utbygger, nabo og saksbehandler.</p> <p>Ønsker fokus på problemstillinger som Bybanen vil ha innvirkning på, i arbeidet med reguleringsplanene, både som anlegg, og som premissgiver for en stedegen byutvikling. Problemstillinger er knyttet til hva som menes med stedstilpasning, hva som er spesifikt for Bergen – både overordnet og i de ulike lokalsentrene – og hvordan arkitektur kan bidra til å videreutvikle stedets egenart langs traseen, samt bidra til å skape ny, særegen identitet i transformasjonsområdene og lokalsentrene rundt Bybanestoppene.</p> <p>Spesielt ser Byarkitekten viktigheten av å se «landskap og byrom» og «plassering av holdeplasser», i en sammenheng, med søkelys på helhetsløsninger rundt holdeplassene, og virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.</p> <p>Byarkitekten uttrykker at det kan være aktuelt å gi innspill til løsninger langs hele strekningen og for alle holdeplassene, men ønsker spesifikt å gi innspill til følgende holdeplasser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Torget, Sandbrogaten, Sandviken kirke, NHH: Med særlig fokus på tilpasning til landskap, byrom og bebyggelse, og styrke byens identitet i etablerte byområder. • Eidsvåg, Tertneskrysset, Nyborg: Med særlig hensyn til Bybanen som strukturerende og identitetsgivende element 	<p><i>blant annet fulgt opp gjennom disse møtene. Byarkitekten har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</i></p> <p><i>Landskap, byrom og plassering av holdeplasser er sett i sammenheng med hverandre. Det har vært fokus på helhetsløsninger rundt holdeplassene og langs traséene, samt virkningen på det omkringliggende bymiljøet; både det eksisterende og det planlagte.</i></p>
--	--	---	---

			<p>for «nye» lokalsentre (transformasjonsområder) med stort utviklingspotensial rundt bybanestoppene.</p> <p>Byarkitekten ønsker muligheten til å gi innspill til utforming av hovedsykkelruten fra Bradbenken til Munkebotntunnelen, med tanke på integrering i bybildet og prioritering av gående i sentrale byområder.</p>	
15	51	Statens vegvesen	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av Staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen [<i>merk at etter at forvaltningsreformen trådte i kraft har ikke SVV denne rollen lengre</i>] og som statlig fagmyndighet med sektoransvar for veg.</p> <p>Vegvesenet stiller seg svært positive til at det planlegges for en helhetlig og felles satsning på bybane, sykkel og gange, som er avgjørende for å nå mål om reduksjon av biltrafikken i Bergen, og nullvekstmålet nasjonalt. Stiller seg støttende til Bybanens to hovedmål (skal bidra til god byutvikling og skal gi en trygg og effektiv reise), og til at lokale myndigheter gjennom planlegging av bybane og sykkelveg til Åsane følger opp føringer om nullvekst i biltrafikken og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.</p> <p><u>Sykkel</u></p> <p>Kommenterer at tilrettelegging for sykkel er en viktig del av Miljøløftet. Peker på at det har stor betydning for både trafikksikkerhet og framkommelighet at ruten er sammenhengende og har høy standard.</p> <p>En skulle helst sett at planarbeidet tilrettela for en sammenhengende sykkelrute gjennom sentrum, men har forståelse for at planarbeidet for sykkel følger dette byggetrinnet for Bybanen. Man forutsetter at sammenhengende tilbud for sykkel gjennom sentrum blir regulert og bygget uavhengig av Bybanen.</p>	<p><i>Merknad er tatt til følge.</i></p> <p><i>Statens Vegvesen har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er gjennomført mange møter med Statens Vegvesen, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet.</i></p> <p><i>Statens Vegvesen har kommet med innspill til løsningsarbeidet innenfor sine fagområder i utarbeidingen av reguleringsplanforslaget.</i></p> <p><i>Utbyggingsrekkefølge:</i> <i>Faseplaner for anleggsgjennomføringen legger opp til at arbeidet med forlengt Fløyfjellstunnel skal starte så tidlig som mulig. Det er vurdert som nødvendig å åpne forlengt Fløyfjellstunnel før man kan starte arbeidet i dagens E39, Åsaneveien. Anleggsarbeidet med forlengt Fløyfjellstunnel må koordineres med Statens vegvesen sitt prosjekt Fløyfjellstunnelen sør.</i></p>

		<p><u>Utbyggingsrekkefølge</u></p> <p>Planarbeidet må tidlig avklare hvordan byggingen kan skje trinnvis slik at framkommeligheten i sentrum og på det overordnede vegnettet ivaretas på best mulig måte. Kommenterer at forlenging av Fløyfjellstunnelen er viktig for den totale gjennomføringstiden av prosjektet, og at planarbeidet bør legges opp slik at en så tidlig som mulig kan få startet opp arbeidet med tunnelen.</p> <p><u>Koordinering mot andre planer</u></p> <p>Peker på at Bybanen er en viktig faktor i byutviklingen og at det er et stort antall planer under arbeid langs traseen, både offentlige og private. God koordinering mot disse planene er viktig for en effektiv bygging av Bybanen og sikring av arealer til rigg og anlegg. Vil særskilt trekke frem behovet for koordinering mot følgende planprosesser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vågsbotn: Svv sin kommunedelplan for E16/ E39 Arna-Vågsbotn-Nordhordlandsbrua er i oppstartsfasen. Kommenterer at det her blir avgjørende å finne felles gode løsninger med Bybanen i Vågsbotn. • Eidsvågveien: Svv har satt i gang arbeid for områderegulering av deler av Fv.267 Eidsvågveien for tilrettelegging for sykkel og gange. Planarbeidene må sees i sammenheng for å finne gode koblinger for gående og syklende. <p><u>Forhold til vassdrag</u></p> <p>Svv er i henhold til Regional plan for vannregion Hordaland 2016-2021 pliktig til å gjennomføre tiltak for å oppgå god økologisk tilstand i en rekke vegnære innsjøer i planperioden. Griggastemma i Åsane er en av innsjøene som står på tiltakslisten til planen. Forurensningen fra veg er her godt dokumentert og må håndteres i to trinn:</p>	<p><i>Koordinering mot andre planer:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Vågsbotn: Det er avholdt flere møter med SVV angående løsninger i Vågsbotn. Byggearbeid for de to prosjektene/planene må koordineres, både dersom bygging skjer parallelt og dersom bygging skjer på ulike tidspunkt. Den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn skal ikke komme i konflikt med E16/E39-prosjektet, men løsninger for E16/E39 må også tilpasses den foreslåtte løsningen for endeholdeplass og vogndepot i Vågsbotn.</i> - <i>Eidsvågveien: Selve planarbeidet med områdereguleringsplan av deler av FV367 som SVV henviser til i sin merknad, er avsluttet. Reguleringsplanforslaget for Bybanen inneholder koblinger for gående og syklende mot nord-vest i Helleveien ved NHH holdeplass (delstrekning 2), og mot sør-vest i Eidsvågveien ved Eidsvåg holdeplass (delstrekning 3). Koblingene tilpasser seg dagens situasjon og kan koble seg på et eventuelt fremtidig prosjekt</i>
--	--	--	---

			<ol style="list-style-type: none"> 1. Fjerning av råttent bunnvann som følge av saltindusert stagnasjon fra vegsalt. 2. Legge ned rensesystem for overvann fra E39. <p>Svv kommenterer at de ønsker å gjennomføre tiltak i 2018 for å fjerne råttent bunnvann fra innsjøen. For å unngå dobbeltarbeid vil rensesystemet for overvann avventes til bybanetraseen er avklart. Man oppfordrer Bybanen til å vise hensyn til innsjøen Griggastemma, og i størst mulig grad bevare innsjøen som et viktig innslag av natur og muligheter for friluftsliv. Trase langs østsiden av innsjøen vil bety samkjøring av SvV sin nedlegging av rensesystem på strekningen.</p> <p><u>Medvirkning i videre arbeid:</u></p> <p>Svv peker på at de deltar i den tverrfaglige prosjektgruppen og i flere arbeidsgrupper, som ivaretar nødvendig samarbeid.</p> <p>Uttalelsen til varsel om oppstart ikke er uttømmende, SvV vil følge arbeidet og komme med tilbakemeldinger underveis.</p> <p>Når områdereguleringsplanene blir lagt ut til offentlig ettersyn og det foreligger et konkret planforslag, vil SvV vurdere om deres interesser er tilstrekkelig sikret i planen.</p>	<p><i>for tilrettelegging av sykkel og gange rundt Eidsvågneset.</i></p> <p><i>Statens Vegvesen har vært involvert i planleggingen av E39 med tilhørende kryss i Eidsvåg, hovedsykkeltur og resten av strekket nært eksisterende E39</i></p> <p><i>I løpet av planprosessen ble reguleringsavgrensningen justert mellom reguleringsplan for forlenget Fløyfjell tunnel (DSF) og (DS3) slik at DS3 har tatt over E39 i dagen med tilhørende kryss i dagen samt kobling mot nord. Utredning for luftforurensning behandles i DSF, men luftesjakten vil ligge i DS3.</i></p> <p><i>Griggastemma: under byggefasen kan det legges til rette for samarbeid om planlagt utbedring av et overvannssystem øst for Griggastemma.</i></p> <p><i>I skissefasen var det dialogmøter med områderegulering av deler av FV267 Eidsvågveien for tilrettelegging for sykkel og gange. Områdeplanen ble stoppet underveis i prosessen.</i></p>
16	50	Hordaland fylkeskommune	<p><u>Generelt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønsker å bygge videre på suksessen til Bybanen og de investeringene som er gjort. I regionale planer og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen en prioritert 	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p><i>Viser til bystyrevedtak fra 2021, hvor det ble vedtatt å legge traseen fra</i></p>

		<p>[nå: Vestland fylkeskommune (VLFK)]</p>	<p>satsing. Videre utbygging vil også bedre bruken av kapasiteten i dagens infrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Understreker viktigheten av å utvikle et helhetlig og gjennomgående kollektivtilbud som er attraktivt for de reisende, er godt integrert i bybildet, forutsigbar, med høy frekvens og god fremkommelighet. Kommenterer at Bybanen er riktig konsept for Bergens størrelse, og at det er riktig å fortsette å videreutvikle dette konseptet. Å skulle koble sammen to ulike kollektivtransportkonsept i sentrum vil gi unødvendig store driftsutfordringer og arealkrevende løsninger. • Det supplerende busstilbudet mellom sentrum og Åsane må sikres god fremkommelighet, kort reisetid og funksjonelle byttepunkt. Ønsker særlig fokus på to punkt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fremkommeligheten for busser i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon. ○ Koblingen mellom Åsane terminal og vegnettet rundt terminalen. • Anbefaler at tilrettelegging for gående og syklende blir prioritert, men at standarden på sykkelvegene i sentrumsområdene må vurderes i sammenheng med tilgjengelig areal og andre trafikanters behov. • Aksepterer at det ble valgt en løsning med forlenget Fløyfjellstunnel til tross for at dette øker økonomisk risiko, og kompleksitet i prosjektet. Forutsetter at planarbeidet sikrer mest mulig samtidighet i utbyggingen av Bybanen og forlenget Fløyfjellstunnel. 	<p><i>konsekvensutredningen fra 2013 til grunn. Bybanetraseen vil nå bli liggende øst for Griggastemma med holdeplass mellom Tertneskrysset og Griggastemma.</i></p> <p><i>Vestland fylkeskommune (VLFK) har vært en aktiv deltaker i arbeidet med utarbeiding av reguleringsplanforslaget. Det er gjennomført mange møter med VLFK, både i rolle av å være en av partene i Miljøløftet (blant annet i prosjektgruppen) og som fagmyndighet. Det er etablert en administrativ styringsgruppe som jevnlig har hatt møter under reguleringsplanarbeidet.</i></p> <p><i>Planforslaget legger opp til at byggetrinn 5 mot Åsane kobles i sentrum med linjene mot Flesland og Fyllingsdalen, dvs. gjennomgående linjer. For et helhetlig kollektivsystem i Bergensområdet vil buss fortsatt spille en viktig rolle, og det er tilrettelagt for bussholdeplasser, terminaler og byttepunkt i reguleringsplanen. På DS4 er det også tilrettelagt for kollektivfelt. VLFK har kommet med innspill til løsninger for kollektivtrafikken underveis, både mtp. bane og buss.</i></p> <p><i>Systemet for sørgående av- og påkjøringsramper ved Åsane terminal foreslås å legges om, som gir bedre</i></p>
--	--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> Fylkeskommunen er tiltakshaver, eier og ansvarlig for drift av Bybanen og må være tett koblet til den overordnede styringen av prosjektet. Anbefaler at det etableres en administrativ styringsgruppe som kan følge reguleringsarbeidet jevnlig med fokus på kostnadskontroll og problemstillinger av overordnet og prinsipiell karakter. Anbefaler at styringsgruppa utformer en prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplanen. Understreker viktigheten av omforente løsninger, og anbefaler at det blir lagt inn tid i fremdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonene for skissefasen. For å sikre gjennomføring av Bybanen til Åsane må det arbeides med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mulig. Kommenterer at kostnader må drøftes som del av arbeidet. Det må bli planlagt for et realistisk prosjekt der det søkes kostnadsreducerende tiltak, spesielt knyttet til depot, tunnel og holdeplasser, og drift av buss, bane og infrastruktur. Den administrative styringsgruppa skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å sørge for at konkrete løsninger i planarbeidet holder seg innenfor rammene av et realistisk finansieringsopplegg. Kommenterer at statlig andel i prosjektet bør økes. Mener spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikres statlig finansiering. Anbefaler at det i prosjektet er fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler. Anbefaler at det utarbeides en trafikkplan som tar utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for 	<p><i>forhold for gående/syklende og bedre fremkommelighet for busser til/fra terminalen. Hesthaugveien langs terminalen og over Hesthaugbroen foreslås utvidet for å øke kapasitet og bedre fremkommelighet for buss. Nygårdstangen er ikke en del av dette planarbeidet.</i></p> <p><i>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</i></p> <p><i>Reguleringsplan for Bybanen har som formål å regulere tilstrekkelig areal til å bygge og drifte Bybanen og hovedsykkeleruten. Reguleringsplan regulerer kun i liten grad utbyggingsareal langs traséen.</i></p> <p><i>Reguleringsplanforslaget legger opp til trafikkomlegging i Bergen sentrum. Planene tar utgangspunkt i løsninger beskrevet i Trafikkplan sentrum. Blant annet blir Bryggen stengt for gjennomkjøring (kun åpen for varelevering til eiendommene), i tillegg blir Christies gate stengt for gjennomkjøring med privatbil. Planen</i></p>
--	--	--	--	--

			<p>gjennomkjøring med privatbil. En må vurdere å etablere mulighet for tovegs trafikk i et løp i Fløyfjellstunnelen ved planlagte avstengninger. Det er viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i forhold til:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Trafikk som kan være i konflikt med fremkommeligheten til Bybanen. ○ Den trafikale belastningen for de kulturhistoriske miljøene i sentrum og Sandviken. ○ Den trafikale belastningen for beboere i sentrum og Sandviken. <p>Stiller seg bak Bystyret i Bergen sitt ønske om at det må etableres kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.</p> <p><u>DS3:</u> Oppstartet planarbeid er i tråd med Fylkesutvalgets anbefaling. Støtter kommunen i å vurdere et alternativ med trasé på vestsiden av Griggastemma for å undersøke potensialet for byutvikling.</p>	<p><i>muliggjør to trafikkfaser, i trafikkfase 1 er Torget åpen for gjennomkjøring – men vil se en betydelig trafikknedgang sammenlignet med dagens situasjon, og i trafikkfase 2 er Torget stengt for gjennomkjøring med privatbil.</i></p> <p><i>Forlenget Fløyfjellstunnelen foreslås bred nok til at den kan åpnes for tovegs trafikk i ett løp. Å åpne dagens Fløyfjellstunnel for tovegstrafikk i ett løp er en del av prosjektet Fløyfjellstunnelen sør, som tilhører SVV og ligger ikke innenfor denne reguleringsplanen. Det har vært dialog mellom de to prosjektene, både mtp. løsningsvalg og anleggsfase. Løsningene må detaljeres og koordineres videre. Anleggsarbeid for forlenget Fløyfjellstunnel og Fløyfjellstunnelen sør må skje parallelt og koordineres videre. Reguleringsplan for Bybaneprosjektet (inkl. forlenget Fløyfjellstunnel) regulerer et stort nok (underjordisk) areal til at løsningen kan tilpasses flere alternativer for Fløyfjellstunnelen sør, og nøyaktige løsninger må avklares videre.</i></p>
17	9	Mattilsynet	<p>Kommenterer at Matloven stiller krav om at enhver skal utvise nødvendig aktsomhet, slik at det ikke oppstår fare for utvikling eller spredning av planteskadegjørere. Utbygging av vegger, jernbanelinjer og annen anleggsvirksomhet innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som befinner seg i jorda. Faren for</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p><i>Det er gjort innledende miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med øvrige geotekniske og hydrogeologiske</i></p>

			<p>spredning er størst fra dyrka mark, men kan også forekomme på gjengrodde arealer, i skog og i private hager. Kommenterer at det er viktig at kommuner og entreprenører som skal planlegge og/eller utføre anleggsarbeid, er seg sitt ansvar bevisst.</p> <p>Før igangsetting av anleggsarbeid bør Mattilsynet kontaktes for å kunne gi informasjon om status for ulike skadegjørere, inkl. floghavre, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.</p> <p><u>DS3 spesifikt</u></p> <p>Det vil være anleggsarbeid i nærheten av Jordalsvatnet, en av hoved-råvannskildene for Bergen vannverk. Her må ROS-analyse spesielt omtale vern mot tilsig til drikkevannskilden, og det må settes inn nødvendige forebyggende tiltak slik at denne råvannskilden ikke blir forurenset.</p>	<p><i>undersøkelser for å kartlegge forurensede masser. Forsvarlig håndtering av massene må sikres i videre planarbeid og prosjektering. For mer informasjon om undersøkelsene vises det til rapport RA-DS2-002 Miljøtekniske grunnundersøkelser. For informasjon om håndtering av forurensede masser, som inkluderer masser med potensial for planteskadegjørere, vises det til Miljøprogrammet som følger vedlagt planforslaget (rapport RA-DS0- 009).</i></p> <p><i>Det er holdt informasjonsmøte i planprosessen der hovedløsninger og fremtidige tiltak er presentert. Forslag til planbestemmelser setter særlige krav til gjennomføring og drift av tiltak innenfor nedslagsfeltet til Jordalsvatnet. Det er utarbeidet ROS-analyse, miljøplan og plan for overvannshåndtering. I tillegg er det satt strenge gjennomføringskrav til byggeperioden.</i></p> <p><i>Se også svar til merknad fra Bergen vann.</i></p>
18	42	<p>Fylkesmannen i Hordaland</p> <p>[nå: Statsforvalter]</p>	<p><u>Generelt:</u></p> <p>Fylkesmannen uttrykker seg positiv til oppstarten. Beskriver Åsane bydel som er bydel preget av privatbilismens utbredelse der sentrale deler av bydelen i dag fremstår som særlig lite strukturert og helhetlig planlagt. Mener at med en bybane som strukturerende element vil dette kunne bøtes på over tid.</p>	<p><i>Merknad tatt til orientering.</i></p> <p><i>Underveis i planarbeidet er det gjennomført flere møter med Statsforvalteren.</i></p>

		<p>Fylkesmannen kommenterer at det i den videre planleggingen bør legges vekt på kartlegging av utsatte områder med tanke på støy og luftforurensning, og løsninger som reduserer belastning på boligområder og andre støyfølsomme arealformål. Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulig, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas gjennom plansaken.</p> <p>Påpeker at det generelt bør unngås inngrep i og rundt blå/grønne områder så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Ser for seg at den planlagte hovedruten for sykkel, blant annet med tunnel gjennom Eidsvåg fjellet, vil kunne betydelig øke potensialet for økt sykkelbruk på strekningen Eidsvåg-sentrum.</p> <p>Økonomi og tilgang på midler: Fylkesmannen mener det kan være hensiktsmessig, i lys av gjeldende byvekstavtale, at Bergen kommune inviterer til nye løsninger som kan bidra til raskest mulig å realisere bybaneprosjektet som et viktig ledd for at kommunen skal kunne nå sine areal- og miljømål. Disse målene er nødvendige forutsetninger for at fremtidig trafikkvekst skal tas ved gange, sykkel og kollektivløsninger.</p> <p>Etter KU og sak om bybane til Åsane i 2012/2013, har kommunen endret sine langtidsplaner for arealbruken nordover i Åsane, der det er strammet betydelig inn på hvor fremtidig boligvekst skal komme. Fylkesmannen etterlyser konsekvenser av en slik markert endret arealplanlegging i forslaget til trasé for bybane videre fra Åsane senter.</p> <p>Fylkesmannen peker på at mulige konsekvenser av kommunens endrede arealpolitikk bør være å vurdere endepunkt for Bybanen på</p>	<p><i>Støy: For å belyse støysituasjonen i området, er det utført støyberegninger av to scenarioer med fremskrevet trafikk til år 2040. Det er sett på støysituasjonen når tiltakene som ligger i planforslaget er gjennomført (utbygd situasjon) samt en referansesituasjon (nullalternativet), slik det forventes å være om planforslaget ikke gjennomføres.</i></p> <p><i>Det er foreslått enkelte avbøtende tiltak mtp. støy og satt av areal i reguleringsplanen til disse tiltakene der det er nødvendig. Boliger og annen støyfølsom bebyggelse som ligger i gul eller rød sone fra ny bane eller nytt veganlegg, skal vurderes videre for lokale tiltak i prosjekteringsfasen. Det skal da gjennomføres nye støyberegninger. Støytema er utfyllende beskrevet i støyrapport på delstrekningene.</i></p> <p><i>Det er søkt å unngå konflikt med blågrønne områder. Planen legger til rette for tiltak langs flere lokalt viktige blågrønne element/områder, og det er lagt vekt på å synliggjøre og styrke bruks- og opplevelseskvaliteter knyttet til blågrønne områder i og langs planområdet.</i></p> <p><i>Reguleringsplanarbeidet forholder seg til KU og politiske vedtak mtp. trasé. Når reguleringsplanarbeidet har vurdert og</i></p>
--	--	--	---

			<p>nytt, for eksempel ved å avslutte banen i sentrumsområdet eller å legge banen i retning Flaktveit for å bedre passasjergrunnlaget ytterligere. Fylkesmannen kommenterer videre at de har merket seg at områder ved Griggastemma vurderes som alternativ til Vågsbotn som sted for depot.</p> <p><u>DS3 og DSF:</u> Forlenging av Fløyfjellstunnelen vil bidra til redusert trafikkbelastning på dagens dagstrekning av E39, men vil føre til økt belastning i Eidsvåg. Peker på at et samlet sett omfattende hovedveisystem og bane som krever areal på det relativt trange eidet mellom vannet og sjøen, og at dette blir en ekstra utfordring men tanke på å sikre tilfredsstillende steds- og bokvaliteter i Eidsvåg, et område der det planlegges byutvikling knyttet til bybanestoppet.</p>	<p><i>anbefalt ulike alternativ innenfor disse rammene, har investerings- og driftskostnad vært blant de vurderte temaene.</i></p> <p><i>Reguleringsplanen foreslår to mulige lokasjoner for vogndepot. I tillegg til Vågsbotn, reguleres også areal og tekniske løsninger til vogndepot på Åsane terminal, for å tilrettelegge for mulig etappevis utbygging nordover. Planbestemmelsene (DS4) beskriver at kun ett av vogndepotene skal bygges.</i></p> <p><i>Fylkesmannen peker på viktige problemstillinger som har vært i fokus i planleggingsprosessen. En av de største utfordringene i planleggingen har vært å sikre tilstrekkelig luftkvalitet for å muliggjøre etablering av boliger i byfortettingsområdene avsatt i KPA. Dette foreslås løst gjennom etablering av miljølokk og regulering av luftesjakt koblet til Fløyfjellstunnelen. I tillegg er det laget byutviklingsskisser ved Norturatomtten for å danne et helhetlig bilde av utviklingsmulighetene her.</i></p>
19	56 / 57	Sjøfartsmuseet	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritert område for kulturminne i vann pga. mølledrift i Eidsvåg på 1600-tallet. Vannkraft fra elv for mølledrift. I henhold til Kulturminnelovens §§ 9 og 10 har tiltakshaver undersøkingsplikt, og marinarkeologiske undersøkelser må gjennomføres. 	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p><i>Det er gjennomført marinarkeologiske undersøkelser i 2019. Det er ikke gjort</i></p>

			<p>- Dersom DS1 eller DSS får tiltak i sjø - kan det settes krav om marin arkeologiske undersøkelser i spesifikke og berørte områder</p>	<p><i>funn som omfattes Lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminner, §14.</i></p>
20	22	Norges Vassdrag- og energidirektorat (NVE)	<p>Kommenterer at god arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, erosjon og skred. PBL og TEK17 stiller tydelige krav til trygghet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utgreiing av reell fare. Hensynet til klimaendringer skal også vurderes.</p> <p>Planen må ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragsloververket.</p> <p>Tiltak som kan føre til skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter Vassressurslova (VRL). NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.</p> <p>Viser til ulike vegledere og verktøy som bør brukes i oppstarten av planarbeidet.</p> <p>I plandokumentene må det komme tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>Minner om at dersom planen har følger for NVE sine saksområder, skal de ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger innen NVE sine saksområder må vedlegges plandokumentene.</p> <p>NVE presiserer at de vil prioritere å komme med innspill og uttalelser til reguleringsplaner dersom de bes om faglig hjelp til</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p><i>Det er gjennomført møte med NVE angående ROS-analyse. Også gjennomført møte om Jordalsvannet i Eidsvåg.</i></p> <p><i>Skredfare og flom er blant farene utredet i ROS-analyse (Risiko og Sårbarhet), se egen rapport som vedlegg til planforslag. Identifiserte farer og sårbarheter er fulgt opp på de ulike delstrekningene og beskrives i planbeskrivelsene på hver delstrekning. Viser også til planbeskrivelse for beskrivelse av ulike fagtema for hver delstrekning.</i></p>

			konkrete problemstillinger. NVE ber derfor om at det i oversendingsbrevet til NVE tydelig beskrives hvilken bistand som er ønskelig i den aktuelle saken. -	
21	26	Avinor AS	Ikke berørt. Planområdet er hverken berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Bergen lufthavn, høyderestriksjonsflatene for en fremtidig østre rullebane som ligger inne i gjeldende Masterplan for Bergen lufthavn, byggerestriksjoner for flynavigasjonsledelser ved Bergen lufthavn eller gjeldende flystøysoner for Bergen lufthavn.	<i>Tatt til orientering.</i>
22	11	Direktorat for mineralforvaltning	DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker. DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og vi har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.	<i>Tatt til orientering.</i>
23	316	Helsevernenheten, Bergen kommune	<i>Merknad til varsel om oppstart ble kun sendt til DSS. BK vurderer den til å omhandle alle DS.</i> Miljørettet helsevern ved Etat for helsetjenester uttaler seg som helsemyndighet. Lov om folkehelsearbeid § 4.3, pålegger helsetjenesten, gjennom råd og uttalelser, å medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt i andre offentlige organers planlegging. Et klart skille mellom gående og syklende er en fordel. Viktig med gode overganger mellom hovedtrasé og sidetraséer.	<i>Det er gjennomført flere møter med Helsevernenheten, i deres rolle som helsemyndighet.</i> <i>Reguleringsplanforslaget inneholder en gjennomgående hovedsykkelrute mer et klart skille mellom gående og syklende. Koblinger mellom hovedsykkelruten og andre ruter i sykkelnettet i Bergen kommunes Sykkelstrategi, er ivaretatt.</i> <i>I Bergen sentrum og Åsane sentrum inneholder reguleringsplanforslaget i stor grad sykkelfelt, ikke sykkelveg. Sykkelfelt</i>

			<p>Anbefaler ikke sykkelfelt. Mener at sykkelveier er bedre da disse er mer tilgjengelige for alle typer syklist. Peker spesielt på at for eksempel barn ikke er like øvet i trafikken som voksne og har behov for trygge sykkelveier.</p>	<p><i>er en mer bytilpasset og fleksibel løsning. Dette er i tråd med håndbøker og anbefalinger om at sykkelfelt egner seg best i sentrumsområder der det er tett mellom målpunkt og kryss/avkjørslar, mens sykkelveg anbefales på strekninger med større grad av gjennomkjøringstrafikk og lengre mellom målpunkt og kryss/avkjørseler. Lite biltrafikk og lave hastigheter er tiltak som bidrar til at dette er trafiksikre løsninger.</i></p>
24	53	Kystverket Vest	<p>Har ingen merknader til oppstartsmeldingen.</p> <p>Gjør oppmerksom på at tiltak i sjø eller som kan påvirke sikkerhet eller fremkommelighet til sjøs krever tillatelse etter havne- eller farvannsloven. Peker på at det er Bergen og Omland havnevesen som er myndighet i dette tilfellet.</p>	<p><i>Tatt til etterretning.</i></p>

Nr.	Dok.nr. Fra eldre saksnr.: 201807500	Merknader fra lag, institusjoner og foreninger	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
25	Saksnr 201807502 Doknr 32 Obs annet saksnr	Fortidsminne- foreningen	<p><i>Merknad til varsel om oppstart ble sendt til DSF, gjelder også DS3.</i></p> <p>Området mellom Jordalsvatnet og sjøen har stor landskapsmessig og kulturhistorisk betydning. Elveløpet har dannet utgangspunkt for mølledrift og industri gjennom flere hundre år, og det er bevart mange spor etter denne historien. Dagens E39 forstyrrer i stor grad lesbarheten av området og ligger som en barriere på tvers av terrenget. Ny E39 kan gi muligheter for å forbedre området landskapsmessige og kulturhistoriske kvaliteter.</p> <p>Ber om at det legges vekt på å minimere barrierewirkningen av vei- og baneanlegg.</p> <p>Ber om at forbindelsen mellom Jordalsvatnet og sjøen reetableres, inkludert å åpne opp igjen gjenfylte vannspeil langs elven.</p> <p>Ny E39-trasé vil flyttes nærmere de verdifulle natur- og kulturmiljøene ved Jordalsvatnet og Øvre Eide gård. Det er viktig at disse skjermes best mulig mot ny E39, og at vegen her legges mest mulig hensynsfullt i landskapet.</p>	<p><i>Merknad tatt til følge.</i></p> <p><i>Det foreslås å legge ny trase for E39 under miljølokk, som vil minske barrierewirkningene sammenliknet med dagens tilstand. Det er også fagetatens vurdering at miljølokket vil ha en positiv innvirkning på landskap og kulturhistorisk lesbarhet av Øvre Eide Gård. Se eget notat om Miljølokk for mer utdypende svar.</i></p>
26	25	Nabolaget Øvre-Eide	<p>Man takker for god informasjon gjennom nabovarsling og god presentasjon på NHH 12. juni 2018. Skriver på vegne av nabolaget på Øvre-Eide i Eidsvåg. Våre argument og innspill er lasta opp i fil som ligger ved dette innspillet.</p> <p>En lang Fløyfjellstunnel som ender på Øvre-Eide vil komme i konflikt med kulturlandskapet Øvre-Eide. Øvre-Eide er et av de eldste gårdsbrukene i Åsane, og er unik. Viser til at den eldste bygningen er datert til rundt 1540. Gården og miljøet rundt er grundig omtalt i KU (2013).</p>	<p><i>Merknad er ikke tatt til følge.</i></p> <p><i>Om E39: Trasevalg og plassering av tunnelmunning ble vedtatt i 2018. Viser til fagnotat og saksframlegg fra disse for grunngeving.</i></p> <p><i>Konsekvenser for Øvre Eide Gård: Forslaget som legges fram vil ikke medføre reduksjon av dyrket mark på gården Øvre Eide. Det er også lagt inn</i></p>

			<p>En lang Fløyfjellstunnel som ender på Øvre-Eide vil ødelegge dyrka mark og gårdsbruk med økt støy.</p> <p>Ønsker Fløyfjellstunnel uten av-/påkjøring på Eidsvåg. Dette vil støtte opp under nasjonal målsetning om reduksjon i privat bilbruk, gi kollektivtransporten konkurransefordeler i Eidsvåg, redusere arealbehovet og redusere støy. Foreslår at den reduserte kostnaden med av-/påkjøring i Eidsvåg kan finansiere et miljølokk/miljøtunnel over veggen fra tunnelåpning og frem til Jordalsvatnet.</p> <p>Ønsker bekreftelse på at innspill og vedlegg er mottatt.</p> <p><i>Vedlegg – en lysbildepresentasjon som viser noen av Øvre-Eide gård sine kvaliteter, og tegninger av foreslåtte løsninger;</i></p> <p>Uttrykker at de er positive til kommunens arealplan om byutvikling i Eidsvåg og at Sandviken får slippe trafikk fra motorveien.</p> <p>Kvaliteter:</p> <p>Gården har vært i drift siden 1500-tallet, og har sauer og hester.</p> <p>Gårdsbesøk – gården tar imot barnehager og skoler.</p> <p>Foreslår:</p> <p>Lang Fløyfjellstunnel munner ut ved tunnelmunningen til Eidsvågtunnelen.</p> <p>Av-/påkjøring sløyfes i Eidsvåg. Kan finansiere miljølokk over lang Fløyfjellstunnel hvis utløpet er i Øvre-Eide.</p> <p>Tegninger av forslagene er vist.</p>	<p><i>vegetasjonsbuffer mot gården, og gjennomføringen av planforslaget vil ikke forringe driften til gården. Undersøkelser av luftkvalitet viser at planforslaget heller ikke vil gi risiko for luftforurensing i området.</i></p> <p><i>Tunnel/miljølokk munner ut ved Jordalsstemma, et stykke bortenfor Øvre Eide gård, og vil altså ikke direkte berøre gården. Fagetaten vurderer også at miljølokket på lang sikt vil binde Eidsvåg til et sted og integrere lokalsamfunn sammen, miljølokk vil fungere som park for Eidsvåg.</i></p>
27	32	Kalvatræet skole	<p>Ber om at det vurderes å etablere en trygg «droppsoner» for barn, dersom det skal gjøres anleggs- og byggearbeid i Ervikveien. Barnas sikkerhet vil bedres om privatbiler kan slippe av og hente barna på en mindre trang måte enn slik det er i dag. Viser til at privatbiler i dag bruker parkeringsplassene til Bergen golfklubb og Joker-</p>	<p><i>Merknaden tas delvis til følge. Kalvatræet skole og området rundt er ikke en del av planforslaget, men tilkomst vil bli påvirket av arbeidet i og rundt Ervikveien.</i></p>

			<p>butikken, og at mange biler kjører av og på Ervikveien samtidig som skolebarn kommer/går til skolen.</p>	<p><i>Det er ikke laget konkrete planer for «droppsoner» i anleggsperioden, men hensynet til skolebarn skal ivaretas, jf. Bestemmelsene.</i></p> <p><i>I permanent situasjon vil forholdene for myke trafikanter bli sterkt forbedret, sammenlignet med i dag. Planen foreslår egen, separat sykkelveg og fortau, med flere trygge krysninger undervegs. Det blir også lagt til rette for bussholdeplass nær avkjørselen til Kalvatræet skole.</i></p> <p><i>Fagetatens vurdering er at skolebarns interesser blir godt ivaretatt i planforslaget, men konkrete tiltak må avklares av under utbyggingsfasene.</i></p>
28	52	07000 Bergen taxi	<p>07000 Bergen Taxi avga to høringsuttalelser til forrige runde med planarbeid for bybane til Åsane (datert 19.04.13 og 28.10.13) der vi la vekt på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En generell bekymring for manglende hensyn til/omtale av taxi i utredningen - Behovet for god fremkommelighet i sentrum og opprettholdelse av alle eksisterende taxiholdeplasser, samt viktigheten av at videre utbygging får minst mulige konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. - Understreking av behovet for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkt som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH. <p>Vi ber innstendig om at taxinæringen denne gangen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan sikre best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p>	<p><i>Etablering av bybanetrasé og omlegging av kjøremønster (spesielt i sentrum) vil ha konsekvenser for taxi, både med endret kjøremønster og plassering av taxiholdeplasser. Enkelt plasser er foreslått erstattet innenfor plangrensen, noe vil måtte løses utenfor denne planen.</i></p> <p><i>Rundt baneholdeplasser er forhold for rutebuss prioritert ved å gi gode, nære og universelt utformede byttepunkt mellom buss og bane. På NHH og Åsane terminal foreslås terminaler. På Åsane terminal foreslås egne plasser for taxi langs Hesthaugvegen tilknyttet buss- og baneterminal. På Vågsbotn vil det være plass til å reservere areal til taxi, der</i></p>

		<p>Vi gjentar vårt ønske om en bybane med minst mulig inngrep i bybildet og minst mulig negative konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Vi vil understreke betydningen av at persontransport med taxi betraktes som en del av kollektivtransporten i denne typen planprosesser. Vi viser i den sammenheng til de føringer som er lagt i Statens Vegvesens håndbok 232 for etablering av kollektivterminaler, samt til tilsvarende planprosesser rundt andre kollektivterminaler i Bergen, bl.a. i Birkelandsskiftet der en konstruktiv prosess har ført til gode løsninger for både reisende og involverte aktører.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal, og ser frem til en konstruktiv planprosess i tiden fremover.</p> <p>To tidligere høringsuttalelser vedlagt.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelser til 201125114, tilleggsutredninger Bybanen til Åsane (datert 20.10.2013).</u></p> <p>Behov for god fremkommelighet og opprettholdelse av eksisterende taxiholdeplasser. Viktig at videre utbygging får minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen. Ønsker ikke bane over Bryggen.</p> <p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten (SVV håndbok 232).</p>	<p><i>detaljert løsning kan prosjekteres i byggefasen.</i></p> <p><i>Det er gjennomført møter med representanter fra taxinæringen.</i></p>
--	--	---	--

		<p>Behov for sømløs overgang mellom bane og taxi på alle holdeplasser, og særlig ved viktige knutepunkter som Vågsbotn, Åsane terminal, Eidsvåg og NHH.</p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen, og ønsker en bybane realisert med minst mulig inngrep i bybilder og minst mulig konsekvenser for et allerede krevende trafikkbilde i Bergen sentrum.</p> <p>Understreker behovet for sømløs overgang mellom taxi og bane på en terminal som skal betjene et stort og tett befolket område. Terminalområder må ta hensyn til universell utforming slik at passasjerer med spesielt behov for særskilt assistanse kan komme til terminal i taxi for å bruke Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt som etableres ifm. utbyggingsplanene for sentrale deler av Åsane.</p> <p>Ber om at taxinæringen involveres i planarbeidet på et tidlig tidspunkt, slik at det kan sikres best mulige løsninger for alle former for kollektivtransport og en sømløs overgang mellom disse for reisende.</p> <p>Beskriver at de gjerne tar del i dialog rundt videre planer rundt bybane til Åsane og ny kollektivterminal.</p> <p><u>Vedlagt høringsuttalelse til 201125114, Bybane sentrum-Åsane (datert 19.04.2013).</u></p> <p>Ønsker ikke Bybanen over Bryggen. Frykter for Bryggens verdensarvstatus, som vil være uheldig både for innbyggere og turismen. Om banen legges over Bryggen, må det være åpent for taxi og buss i samme trasé.</p>	
--	--	---	--

			<p>Generell bekymring for manglende hensyn til- og omtale av- taxi i utredningen. Persontransport med taxi må betraktes som en del av kollektivtransporten.</p> <p>Bybaneholdeplasser er viktige trafikkpunkt og det må derfor sikres gode overganger mellom Bybanen og andre kollektivtransportmidler – deriblant taxi. Sømløse overganger vil øke Bybanens attraktivitet. Dårlige overgangsmuligheter vil erfaringsmessig føre til trafikkfarlige situasjoner.</p> <p>Krav til universell utforming må inkludere enkel overgang til/fra taxi for å unngå å hindre enkelte brukergrupper i å kunne Bybanen.</p> <p>Forutsetter at taxi vil ha tilgang til eventuelle nye kollektivtraséer/kollektivfelt på lik linje med andre former for kollektivtransport, at ingen gjeldende kollektivtraséer/felt berøres uten at fullverdige erstatningsløsninger inkluderes i planene, og at ingen gjeldende taxiholdeplasser berøres av planene uten at fullverdige erstatningsløsninger utredes og 07000 Bergen Taxi involveres i prosessen.</p> <p>Kommentar til spesifikke bybanestopp:</p> <ul style="list-style-type: none">- Endestopp/Vågsbotn: Som endestopp vil dette betjene bybanebrukere fra nordlige områder. Sentralt at det legges opp til sømløs overgang til/fra taxi.- Hesthaugen/Åsane terminal: Sentralt trafikknutepunkt for et stort område. Sømløs overgang til/fra videre transport blir viktig. Taxi må hensyntas.- NHH, Eidsvåg og Åstveitskogen: Vil trolig være et stopp med høy trafikk og stort behov for videre transport. Enkel overgang blir viktig også her.	
--	--	--	---	--

			<p>07000 Bergen Taxi vil ut fra ovennevnte punkter innstendig anmode om at persontransport med taxi i større grad inkluderes i planer og konsekvensvurderinger – både hva angår generell fremkommelighet for taxi som kollektivt transportmiddel og adkomst til bybanestopp.</p> <p>Vi tar gjerne del i dialog rundt videre planer om dette er ønskelig.</p>	
29	21	LUKS	<p>Definer varetransport som egen gruppe under hovedproblemstillinger i planarbeidet.</p> <p>Tilstrekkelig areal for varetransport etc.: Minimum lastebilstørrelse 12 m, bredde 3,2 m (inklusive speil), høyde 4,5m.</p> <p>Støysikring mot boliger.</p> <p>Lovverk for varetransport og varemottak må følges. TEK skal ivaretas, IK-Mat-forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede, Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/ varemottak til varens plassering må følges (maks 50 m og snø- og isfri transportvei). Bransjestandarder o.l. kan lastes ned fra LUKS' hjemmesider.</p> <p>LUKS ønsker å delta på møter om videre planlegging og utarbeidelse for hver delstrekning, som må foretas så tidlig at kommunens ansvar for å sørge for lovlig adkomst og varemottak til alle virksomheter ivaretas.</p>	<p><i>Varelevering har vært et viktig tema i planarbeidet. Vegnett med gater, kryss og avkjørsler er dimensjonert for ulik størrelse på kjøretøy (lastebil, vogntog etc.) etter vurdering av hvilken størrelse som anses nødvendig. Tilkomst for varelevering og areal for varelevering er vurdert som en del av planarbeidet.</i></p> <p><i>Det er gjennomført flere møter med representanter for LUKS, og LUKS har kommet med innspill til løsninger underveis for å blant annet sikre at varetransportbehov blir ivaretatt og lovverk for transport/mottak følges.</i></p> <p><i>I DS3 er tilkomst til fremtidige byutviklingsområder foreslått regulert, men det blir ikke detaljregulert for næring og bolig, så tilkomst må avklares i eventuell detaljreguleringsplan. Videre blir alle berørte avkjørsler og kryss oppgradert i tråd med Statens vegvesens vegnormaler.</i></p>
30	33	Naturvernforbundet i Hordaland	<p>Bybanen varsler et brudd med den sterkt miljøødeleggende trenden fra 70-, 80- og 90-tallet for bilbyen Bergen. Bergen var i ferd med å bli kvelt av biler og lokal luftforurensning.</p>	<p><i>Trafikale konsekvenser i sentrum er modellert og vurdert i planarbeidet. Trafikken i Øvregaten estimeres å gå noe</i></p>

			<p>Uttrykker at en bybane til Åsane haster for å sikre en køfri, forutsigbar kollektivakse med høy kapasitet og god tilgjengelighet. Sammen med dobbeltspor til Arna, gir dette et godt grunnlag for å bygge Gode, grønne Bergen med kraftig redusert bilavhengighet.</p> <p>Positive til at Bybanen går over Bryggen for å sikre en bane som går mest mulig i dagen, samt at det skrur god tilgjengelighet og lave kostnader. Dette gir best mulighet for å fjerne trafikklummen foran Brygge, og gir best garanti for å sikre verdensarvstatusen mot trafikklum.</p> <p>Ønsker at planforslaget foreslår tiltak som reduserer overveltningstrafikk over Øvregaten og økt trafikk over Danmarks plass.</p> <p>Planen bør ha et bilfritt sentrum som mål, fremmes sammen med en god sykkelveg mot nord.</p> <p>Foreslår å inkludere hele strekningen fra Bergen sentrum til og med holdeplassen Amalie Skrams vei i byggefase 1 for å sikre oppstart så raskt som mulig. Bekymret for at oppstart kan bli hele 10 år frem i tid.</p> <p>Det er Naturvernforbundets visjon at Bybanen i dagen på strekningen sentrum – Sandviken kan suppleres av et lynalternativ i fjell uten underjordiske stopp i fremtiden.</p>	<p><i>opp (ca ÅDT 5000) dersom Torget er åpent for gjennomkjøringstrafikk sammenlignet med dagens trafikkmengde (4200 ÅDT i 2019). Til sammenligning var trafikkmengden 10 000 ÅDT på 90-tallet og ca. 6 000 i 2015. Dersom Torget stenges for gjennomkjøring med privatbil, estimeres en stor trafikkreduksjon i Øvregaten (til ca. 1000 ÅDT). Trafikale konsekvenser ved omlagt kjøremønster i Bergen sentrum er også en del av arbeidet med Trafikkplan sentrum, der blant annet forebyggende tiltak er anbefalt.</i></p> <p><i>I planarbeidet er det vurdert mulighet for etappevis utbygging mot nord. En etappevis utbygging til Amalie Skrams vei har flere utfordringer, blant annet byggbarhet og trafikale omlegginger i anleggsfasen (f.eks. under stenging av Fløyfjelltunnelen) og kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet buss/bane (en bane som stopper i Amalie Skrams veg vil i svært liten grad redusere behovet for busser fra Sandviken, Eidsvåg og Åsane til og gjennom sentrum).</i></p>
31	19	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen	Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Bergen (FFO Bergen) ønsker å komme med et generelt svar på denne høringen. FFO er Norges største paraplyorganisasjon for organisasjoner for mennesker med ulike funksjonshemninger og psykisk og kronisk sykdom. Det	<i>Det er gjennomført møter i bybaneprosjektet med FFO underveis i arbeidet med reguleringsplanene.</i>

			<p>overordnede målet vårt er samfunnsmessig likestilling og samfunnsdeltakelse for funksjonshemmede og kronisk syke.</p> <p>UU og tilgjengelighet for alle må ivaretas videre i prosessen. Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for mennesker med spesielle behov, og berører blant annet områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi, samferdsel og transport, byggverk og uteområder, samt tilgang til produkter.</p> <p>Minner om at Bybanen brukes av alle i samfunnet, uavhengig av fysisk eller psykisk helse. Påpeker viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p> <p>Kommenterer at eksisterende lovverk og lignende dekker dette, men anser det allikevel som relevant å påpeke viktigheten av et inkluderende og tilgjengelig by- og sentrumsbilde for alle.</p>	<p><i>Universell utforming (UU) og tilgjengelighet for alle har vært et viktig premiss i utarbeiding av løsninger for både kollektiv, gange og sykkel i planarbeidet. Dette er et arbeid som også må følges opp i prosjektering og bygging av anleggene som reguleres i reguleringsplanen.</i></p>
			Varsel om utvidelse av planavgrensning feb. 2022	
32		Åstveitlunden velforening v/ Veronica Iversen	Hva vil det i praksis si at planområdet er utvidet? Jeg har fått spørsmål fra beboere i Åstveitlunden velforening hvordan vi vil bli berørt av dette?	<p><i>Under arbeid med løsninger dukket det opp behov for å utvide planavgrensningen for å regulere inn siktzone for avkjørsler. Fremtidige løsninger kommer stort sett til å tilpasse seg til eksisterende situasjon, men det er mulighet for mindre utvidelser for å sikre areal til siktsoner.</i></p>