

Merknadsskjema – offentlig ettersyn

Plannavn	Offentlig detaljreguleringsplan. Bergenhus gnr. 164 bnr. 1396 m. fl., Dokken - Forberedende utfylling i sjø.
Arealplan-ID	70970000
Saksnummer	PLAN-2022/20743
Utarbeidet av	Knut Andreas Knutsen
Sist revidert	04.05.2023

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<u>Høringsinstanser:</u>		
1	Avinor, 21.03.2023	Avinor har ingen ytterligere merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.	Tatt til orientering.
2	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 21.03.2023	Avinor har ingen spesifikke merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, og viser til at det er Statsforvalteren som har ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.	Tatt til orientering.
3	BaneNor, 22.03.2023	Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.	Tatt til orientering.
4	Vestland fylkeskommune, 31.03.2023	<u>Oppsummert</u> Vestland fylkeskommune har merknader til planforslaget knyttet til kulturminnemiljø og samferdsel. Massetransport og trafikkavvikling er avhengig av anleggsgjennomføring for Bybanen mellom sentrum og Åsane og Fløyfjelltunnelen. SVV, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune må i fellesskap koordinere arbeidet og finne gode løsninger som bidrar til redusert samlet belastning på vegnettet. Planbestemmelser må sikre at behov for tiltak for fremkommelig og trafikktryggleik på lenka Bredalsmarken-Torborg Nedreaas gate blir	Tatt til følge. Omtales nærmere i planforslaget. Trafikkforholdene ligger utenfor planområdet, og transportmåte avgjøres i annen plan enn denne. Følgende bestemmelsene er innarbeidet: «Før igangsetting av massetransport langs vegnettet skal det gjennomføres en vurdering av trafiksikkerhet på lenken Bredalsmarken-Torborg Nedreaas gate.

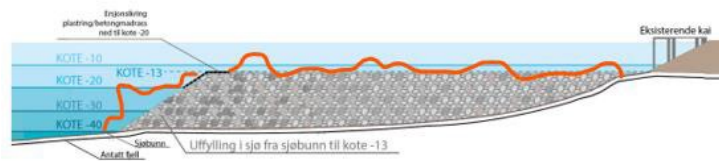
	vurdert og eventuelt gjennomført, spesielt dersom massetransporten kjem til å skje på veg. For å sikre avgrensinga av fyllinga må det vurderes å sette byggegrense og gjøre illustrasjonsplanen juridisk bindende. <u>Forklart</u> Minner om merknaden til oppstart der de nevner at planområdet ligger nær NB-områda Nordnes og Verftet, og bad derfor Bergen kommune vurdere å innskrenke planområdet slik at det ikke blir planlagt utfylling i Nøstebukten. Forslagstiller har sin i merknadsskjemaet svart ut med at det er «... ivarettatt ved at vannspeilet i Nøstebukten ikke berøres.» Planområdet er derfor ikke innskrenka. Etterlyser byggegrense for fyllingen. Illustrasjonsplanen viser at omfanget av tiltaket ikke er planlagt helt ut til formåls grensen, og at forslagstiller bør vurdere å legge inn byggegrense plankartet som følger tiltaks grensen i illustrasjonsplanen. Minner om at om det i fremtiden planlegges ekspansjon av landareal som kan være i konflikt med viktige kulturminninteresser, vil det være grunnlag for innsigelse fra VLFK. Vestland fylkeskommune er positiv til planarbeidet, som legger til rette for samfunnsnyttig bruk av rene overskotsmassar. I denne sammenhengen er fylkeskommunen ved avdeling for infrastruktur og veg opptatt av hvordan massane skal transporteres og hvilke konsekvenser anleggstrafikken kan få for fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø på og langs fylkesvegnettet. Konsekvenser for vegnettet dersom massetransport ikke skjer sjøvegen er ikke omtalt i planforslaget på høyring. Det er vist til at transportløsning blir avgjort i andre planar (bybanen). Utfylling ved Dokken må sees i sammenheng med anleggsgjennomføring for Bybanen mellom sentrum og Åsane og Fløyfjelltunnelen. Anleggsperioden for disse prosjektene vil være krevende trafikkalt, og det er flere utfordringar som må løses. Redusert fremkommelighet på vegene vil vere utfordrende for trafikkavvikling, inkludert buss-, nytte- og beredskapstrafikk. I anleggsperioden vil det vere krevende å opprettholde et forutsigbart og attraktivt kollektivtilbod. Som fylkesvegeier vil vi påpeke at det må bli sikret beredskap og akseptabel trafikkavvikling i anleggsperioden for både kollektivtrafikk og annen trafikk. Fylkeskommunen mener at et av de mest effektive avbøtende tiltakene en kan gjøre for å redusere ulempene i anleggsperioden er å drive Fløyfjelltunnelen fra både Eidsvåg og Saltimporttomten, og	Avbøtende tiltak innenfor eksisterende veg- og gategrunn skal vurderes og gjennomføres». Når det gjelder byggegrense anser fagetaten det ikke som hensiktsmessig ettersom tiltaksplanen kan avdekke detaljer som en på plannivå ikke har kunnet avdekke. Det vises derfor til at plangrense og formåls grensen er betydelig redusert i forhold høringsversjonen. Delvis tatt til følge ved at plangrensen er innsnevret, men ikke helt til kanten av utfyllingsfoten – dette for å ha litt fleksibilitet når en kommer til tiltaksplan og mer detaljering av prosjektet. Tatt til orientering. Se svar ovenfor. Tatt til orientering. Tatt til orientering. Se svar ovenfor. Dette hører til regulering av bybanen byggetrinn 5 mot Åsane.
--	---	--

	skipe massane sjøvegen ut frå Sandviken direkte til Dokken. I sine merknader til planene for Bybanen og Fløyfjelltunnelen har fylkeskommunen pekt på at anleggstunnel til Saltimporttomten etter fylkeskommunen sitt syn vil kunne korte ned byggetiden for forlenging og oppgradering av Fløyfjelltunnelen med 1-2 år. Dette betyr at de trafikale konsekvensene på vegnettet vil kunne bli redusert med 1-2 år. Vidare vil utskipping av tunnelmasser fra Saltimporttomten gi vesentleg reduksjon av samlet massetransport langs vegnettet samanlignet med å bare drive Fløyfjelltunnelen fra Eidsvåg. Dette betyr mye for miljøet og for støy i nabolag der transporten vil måtte passere for å frakte stein til utvalde deponi. Det blir viktig å finne gode løsninger som gir raskest mulig byggetid og som samtidig fører til minst mulig negative konsekvensar for innbyggerne, trafikkavvikling, beredskap og trafikkikkerhet. Her har Statens vegvesen, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune et felles ansvar. Dersom massene til utfylling ved Dokken skal transporteres på vegnettet må det settes i gang tiltak for å jevne ut trafikktoppene, og sikre trafikkikkerhet og miljø langs vegene. For eksempel ved å unngå å kjøre massetransport på vegene i rushtid eller ved hendelser i Fløyfjelltunnelen. Dette for å redusere den samlede belastningen på vegnettet, sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk i anleggsperioden for Bybanen og Fløyfjelltunnelen, og ivareta trafikkikkerheten for alle trafikantgrupper. Vi minner om at rv555 Bredalsmarken/Torborg Nedreaas gate og fylkesvegnettet i tilslutning til riksvegen inngår i sykkelnettet. Transporten av masser til og fra Dokken kan ikke skje på vegnettet i sentrum, men må gå på hovudvegnettet og gjennom krysset på Nygårdstangen. Lyskrysset i Bredalsmarken er trolig mest sårbart, der det i en verst tenkelig situasjon med landtransport kan oppstå en køsituasjon som strekker seg forbi Sydnestunnelen og mot Puddefjordsbroen og der også kollektivtrafikken blir ståande. Slik uvisse/risiko kan reduseres i vesentleg grad dersom massetransporten skjer sjøvegen. Kollektivtrafikken er sårbar i alle situasjoner med omlegging av trafikk, og det er viktig at det blir sikret at busstrafikken har nødvendig infrastruktur, også i avvikssituasjonar der sentrum er stengt for gjennomkjøring. Selv om all massetransport skulle skje sjøvegen, går vi ut frå at det vil oppstå behov for anleggsareal på land med tilkomst frå veg. Vi vil her peke på at Rv555 Bredalsmarken/Torborg Nedreaas gate og fylkesvegnettet i tilslutning til riksvegen vil få en enda viktigare funksjon enn i dag når anleggsgjennomføring for Bybanen til Åsane og Fløyfjelltunnelen gir redusert kapasitet i sentrum. Veglenken vil være særlig sårbar for brudd gitt en potensielt høye trafikk. Gitt at det samlede vegnettet i sentrum har høy belastning vil det bli krevende å	Tatt til orientering. Dette hører til regulering av bybanen byggetrinn 5 mot Åsane. Tatt til følge. Se svar ovenfor. Tatt til orientering. Tatt til orientering. Tatt til etterretning. Se over.
--	--	---

		etablere flere nye tilkomstar til Dokken og Jekteviken. Det bør tas inn planbestemmelser som sikrer at et eventuelt behov for tiltak for fremkommelighet og trafikktryggleik på veglenken Bredalsmarken-Torborg Nedreaas gate blir vurdert og eventuelt gjennomført, spesielt dersom massetransporten kommer til å skje på veg.	Tatt til følge. Se svar øverst.
5	NVE, 03.04.2023	NVE har ingen spesifikke merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.	Tatt til orientering.
6	Statens vegvesen, 05.04.2023	Statens vegvesen har ingen vesentlige merknader til planforslaget. SVV støtter Bergen kommunes vurderinger om at det her legges til rette for en samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser. Dokken skal utvikles som en ny bydel og planforslaget sikrer at landvinning kan skje med minst mulig energibruk og utslipp, samtidig som prosjekter som Bybanens byggetrinn 5 og Fløyfjelltunnel kan få nyttig bruk av overskuddsmasser.	Tatt til orientering. Tatt til orientering.
7	Statsforvalteren, 11.04.2023	Statsforvalteren ser positivt på at kommunen velger å utarbeide en reguleringsplan for tiltaket som oppfølging av arealstrategi og senere områderegulering for Dokken. Vi har merket oss at tema naturmangfold og støy er håndtert i kunnskapsgrunnlag og bestemmelser til reguleringsplanen. Vi har imidlertid over tid signalisert til kommunen en generell skepsis til de omfattende planene (private og kommunale) for utfyllinger i indre havnebasseng i Bergen med formål landgjenvinning. I området ved utløpet av Puddefjorden er det som kjent private planer for utfylling også ved Laksevågneset. Samlet vil slik utfylling innsnevre Puddefjorden uforholdsmessig mye, noe som i sum vil kunne virke negativt for landskapsbildet, gjennomstrømning i fjorden og eksisterende sjøfront (jf. fig 3 i fagnotatet fra kommunen). Vi vil derfor igjen minne kommunen om at dette etter vårt syn er en uheldig utvikling som krever en grundig og samlet planavklaring. Omfanget og sumvirkninger av slike utfyllinger kan i sum komme i strid med hensynene bak strandsonevernet, gjennom blant annet å endre indre Byfjorden som fjordlandskap.	Tatt til orientering. Ved etablering av sokkel på bunn vil strømforhold kunne endres, men området er åpent og det vurderes som ingen fare for at det dannes bakevjer noe sted (ref: side 37 i rapport om naturmangfold Dokken (COWI, desember 2022). Det vises ellers til utredning for utfylling av sjø som utarbeides av COWI på bestilling av PBE, Bergen kommune. Denne skal være ferdig i løpet av mai 2023.

8	Helsevernetaten, 31.03.2023	I den støyfaglige vurderingen er det vurdert ulike scenarioer for deponering av stein i sjø. Har det også vært vurdert å se på sumstøy fra deponering av stein og øvrig støyende havneaktivitet som vil pågå samtidig med deponeringen av stein i sjø? Vi registrerer at alle scenarioer for deponering av stein kan tenkes å føre til støyklager, og da primært fra personer som er hjemme på dagtid. Dette er fordi maksverdiene fra de ulike støykildene er relativt høye. Det vil derfor være særlig viktig å sikre god informasjon og oppfølging av naboer i forkant og mens deponeringen pågår. I tillegg kan det være aktuelt å vurdere om det i særlige tilfeller skal tilbys avbøtende tiltak for naboer.	Tatt til orientering. Viser til bestemmelser for støy § 2.4.
9	Museum vest / Bergens sjøfartsmuseum, 12.04.2023	Museet har tidligere gjennomført registreringer i det aktuelle området. Vi kjenner ikke til kulturminner ved Dokken i Bergen kommune som kan bli direkte berørt av det omsøkte tiltaket. Museet har derfor ingen merknader til det planlagte arealinngrepet.	Tatt til orientering.
10	Bymiljøetaten, 13.04.2023	Bymiljøetaten er på generelt grunnlag negativ til utfylling i sjø. BME viser til nasjonalt strandsonevern og Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø (2021). Her påpekes en overordnet målsetning om å sikre strandsonen med de nære sjøarealer for allment friluftsliv, samt behovet for å kunne ivareta hensyn til natur, kulturmiljø, landskap og andre allmenne interesser. <u>Naturmangfold og tiltaksplan for å forbedre biologisk mangfold på sjøbunnen</u> Foreslått utfylling vil dekke et stort område av sjøbunnen. I planbeskrivelsen står det at: <i>Utfyllingen tar mål av seg å skape en ny sjøbunn som har minst like stor verdi for biologisk mangfold som eksisterende sjøbunn.</i> Bymiljøetaten vurderer at det er stort potensial for å bedre det biologiske mangfoldet i dette området. I forhold til eksisterende situasjon kreves svært små endringer. Ambisjonene bør være høye med tydelige mål. Høye ambisjoner om forbedring må gjenspeiles og sikres tydelig i plandokumentene.	Tatt til orientering. Planforslaget er ikke i strid med de statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Planforslaget hensyntar natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser jf. pbl. § 1-8 første ledd i de nevnte retningslinjene. Tatt til følge. Det er lagt inn bestemmelse om tiltaksplan for reetablering av marint liv på sjøbunnen under § 2.2.2 i bestemmelsene.

Forbedringer kan tilstrebes ved å lage en «rotete» fylling av stein med ulike dimensjoner, jfr. grov skisse på illustrasjonen nedenfor. På denne måten kan det skapes hulrom og større variasjon i bunnforholdene, noe som dermed kan gi bedre livsgrunnlag for en rekke arter. Det bør også tilrettelegges for filtrerende organismer, for eksempel ved å skape gode vekstoverflater for blåskjell, med flere faste strukturer under vannoverflaten. Filtrerende organismer gir verdifulle økosystemtjenester, da de bidrar til å gjøre vannet renere. Å etablere en variert sjøbunn vil også forbedre vilkårene for raskere rekolonisering av sjøbunnen. Nevnte tiltak er etter Bymiljøetatens vurdering relativt enkle, men disse vil kunne forbedre forutsetningene for det marine livet. Gjennomføring av tiltakene bør inngå som en del av planen. Bymiljøetaten anbefaler at det lages en tiltaksplan som beskriver hvordan utfyllingen skal legge til rette for reetablering av habitater for fisk og skalldyr. Gjennomføring av tiltaksplanen må sikres i bestemmelsene under § 2.2 Naturmangfold.



Bymiljøetaten vil vise til Miljødirektoratets manual for villgjøring av urbane sjøområder (M-2454), som beskriver praktiske verktøy og fremgangsmåter for å fremme marint liv i urbane sjøområder.

I tilstøtende plan (PLAN-2023/11228) planlegges nybygg for Havforskningsinstituttet. Kan det være aktuelt å involvere Havforskningsinstituttet i et samarbeid omkring etableringen av ny sjøbunn på utfyllingen? Gjennomføringen av tiltaket vil i så fall kunne dra nytte av Havforskningsinstituttets kompetanse, samtidig som tiltaket også kan vurderes i en forskningssammenheng?

Rene masser

Det er viktig å sikre rene masser til utfyllingen. BME vurderer at § 2.1.1 Masser, slik den er formulert ikke er presis nok, og foreslår følgende endring:

Tatt til orientering. Dette er et godt forslag som videreformidles til Havforskningsinstituttet, og beskrives i oppdatert planbeskrivelse.

Tatt til følge.

Delvis tatt til følge. Se svar til VLFK ovenfor.

		<i>Det skal kun benyttes steinmasser med nivåer av miljøgifter under normverdien i forurensningsforskriften kap. 2 vedlegg 1, og som ikke inneholder fremmede skadelige arter.</i> BME vurderer at det er sikret gode tiltak for å hindre forurensning i forbindelse med utfylling (§ 2.2 Naturmangfold), noe som også inkluderer anbefalingene i henhold til naturmangfold-rapporten. BME støtter videre at det utarbeides tiltaksplan (§ 2.2.1) for å hindre spredning av plast til omgivelsene ved utfylling. Bymiljøetaten anbefaler at en del av bestemmelsene under § 2.2 (Naturmangfold) flyttes opp under § 2.1 (Masser), da disse i hovedsak omhandler tiltak for å hindre forurensning fra massene. Transport Bymiljøetaten ber om at det i planarbeidet redegjøres for hvordan massene skal transporteres. Videre må planen vise hvordan trafiksikkerheten kan påvirkes ved gjennomføringen av tiltaket, eventuelt hvilke andre konsekvenser transport av massene kan få langs tilkomstene.	Det er lagt inn en ny bestemmelse om dette: § 4.1.3 <i>Før igangsetting av massetransport langs vegnettet skal det gjennomføres en vurdering av trafiksikkerhet på lenken Bredalsmarken-Torborg Nedreaas gate. Avbøtende tiltak innenfor eksisterende veg- og gategrunn skal vurderes og eventuelt gjennomføres.</i>
11	Bergen havn	Bergen havn sine innspill til oppstart er imøtekommet, og de har dermed ingen vesentlige merknader utover det de kom med til oppstart.	Tatt til orientering.